


THE PROPERTY OF
THE
LIBRARY OF PARLIAMENT



DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 6

DEUXIÈME SESSION DU QUATORZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1923



VOLUME LIX

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

DEUXIÈME SESSION, QUATORZIÈME PARLEMENT, 1923

A

B

C

D

M

N

O

P

Q

R

S

T

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et déposés aux deux chambres du parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

Volume 1

(*Ce volume est relié en trois parties*)

1. Rapport de l'auditeur général pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922—Volume 1, parties a-b—A à J, volume II, parties K à SS, volume III, parties T à ZZ. Présenté le 1er février 1923......*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

Volume 2

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 6 février 1923........*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

3. Rapport du ministère des Douanes et de l'Accise, contenant relevé des revenus avec état relatif aux importations, exportations, et accise du Dominion, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 6 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Rapport du commerce maritime du ministère des Douanes et de l'Accise contenant relevé de la navigation et du commerce maritime du Dominion du Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 6 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Trentième rapport annuel du ministère du Commerce, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Volume 3

6. Rapport annuel du commerce du Canada. (Importations pour consommation et exportations) pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 17 avril 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Volume 4

7. Rapport concernant les subsides pour malles et paquebots pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922, avec relevés du trafic, etc., au 31 décembre 1922. Déposé le 11 avril 1922................*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

8. Rapport annuel des Poids et Mesures et des services de l'Electricité et de l'inspctieon du gaz, du ministère du Commerce, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Rapport du Commissaire des Brevets pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10. Rapport annuel du Statisticien fédéral, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 27 mars 1923. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

12. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Volume 4—*Suite*

13. Rapport annuel du ministère de l'Immigration et de la Colonisation pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Rapport annuel du département des Affaires des sauvages pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport annuel du ministère des Mines, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Rapport du ministère de la Milice et de la Défense, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17*a*. Rapport du ministère du Service naval, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Rapport sur les travaux du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 12 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19. Rapport du ministère de la Santé. pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 5 février 1923.......*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

Volume 5

20. Rapport du surintendant des Pénitenciers, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 6 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval canadienne pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 16 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 2 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

24. Quatorzième rapport annuel de la commission du Service civil du Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 14 juin 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires Extérieures, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

27. Rapport annuel du ministère des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Cinquante-cinquième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 2 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Volume 6

29. Cinquante-cinquième rapport annuel de la division des Pêcheries du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1921-22. Déposé le 2 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Rapport du ministère des Postes, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.....*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

30. Rapport des Archives publiques pour l'année 1921. Déposé le 6 février 1923.
Imprimé pour la distribution.

31. Rapport du ministère des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Dix-huitième rapport annuel de la Commission des Chemins de fer du Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1922. Déposé (en manuscrit) le 9 avril 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du directeur général des élections pour 1922. Déposé le 31 janvier 1923.
Pas imprimé.

34*a*. Rapport sur les élections partielles pour la Chambre des Communes du Canada, tenues au cours de l'année 1922. Déposé le 8 février 1923.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport mixte des délégués canadiens, sir Charles Gordon, G.B.E., et du professeur Edouard Montpetit, C.R., L.L.D., M.S.R. du C. sur la conférence de Gênes pour la reconstruction économique et financière de l'Europe, tenue à partir du 10 avril au 19 mai 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour les documents parlementaires et pour distribution aux sénateurs et aux députés.

36. Rapport des délégués canadiens, l'hon. W. S. Fielding, l'hon. Ernest Lapointe, et l'hon. Peter C. Larkin, à la troisième assemblée de la Société des Nations, du 3 au 30 septembre 1922. Déposé le 1er février 1923.
Imprimé pour les documents parlementaires et pour distribution aux sénateurs et aux députés.

37. *Annexe* au rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement pour 1922. Déposé le 31 janvier 1923...*Pas imprimé.*

38. Relevé des mandats du gouverneur-général émis depuis la dernière session du Parlement pour 1922-23. Relevé émanant de l'auditeur général concernant les refus de certifier par le bureau de la Trésorerie, des décisions rendues par l'auditeur général. Déposé le 1er février 1923..*Pas imprimé.*

39. Relevé des dépenses imprévues, depuis le 1er avril 1922, jusqu'au 31 janvier 1923, conformément à la Loi de l'appropriation de 1922-23. Déposé le 1er février 1923.
Pas imprimé.

40. Relevé des emprunts temporaires en vertu du chapitre 24, article 13, S.R. (Loi du revenu consolidé et de l'audition). Déposé le 1er février 1923.........*Pas imprimé.*

41. Relevé des obligations et endossements en vertu des dispositions du chapitre 70, 10-11 Georges V, de la Loi concernant l'industrie de la construction des navires. Déposé le 1er février 1923...*Pas imprimé.*

42. Relevé des sommes payées à titre de pensions et d'allocations de retraite dans le service civil durant l'année se terminant le 31 décembre 1922, en vertu du chapitre 17, S.R.C., montrant le nom, le grade, le salaire, l'âge, l'allocation accordée et la cause de la mise à la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou qui s'est retiré du service, et faisant aussi connaître si la vacance a été remplie par avancement ou par nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Déposé le 1er février 1923..*Pas imprimé.*

Volume 6—*Suite*

43. Relevé en vertu de l'article 17 de la Loi de l'assurance du service civil pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923..............*Pas imprimé.*

44. Relevé de l'assurance des soldats rapatriés pour l'année se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923..*Pas imprimé.*

45. Rapport du surintendant des Assurances du Dominion du Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1922. Volume I, compagnies d'assurances, autres que celles sur la vie; Volume II, compagnies d'assurances sur la vie. Déposé le 1er février 1923. *Déposé sous forme imprimée.*

46. Etat des rapports des compagnies de prêts et de fiducie au Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1921. Déposé le 1er février 1923. *Déposé sous forme imprimée.*

47. Etat des recettes et dépenses de la Société Royale du Canada, pour l'exercice se terminant le 30 avril 1922. Déposé le 1er février 1923.......................*Pas imprimé*

48. Etat des recettes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923.....*Pas imprimé.*

49. Rapport de la commission d'embellissement de la cité d'Ottawa, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923................*Pas imprimé.*

50. Listes des actionnaires des banques à charte du Canada au 31 décembre 1922. Déposées le 1er février 1923..*Pas imprimées.*

50*a*. Listes des soldes non réclamés, etc., dans les banques à charte du Canada, conformément à l'article 114, chapitre 9 des lois de 1913 (Loi des banques). Déposées le 1er février 1923...*Pas imprimées.*

50*b*. Listes des actionnaires des banques d'épargnes du Québec; listes des soldes non réclamés, etc., dans les banques d'épargnes du Québec, établies conformément aux articles 58 et 59 du chapitre 42, des lois de 1913 (Loi concernant les banques d'épargnes du Québec). Déposées le 1er février 1923.........................*Pas imprimées.*

51. Copies des arrêtés en conseil concernant le ministère de la Défense nationale en vertu des dispositions de l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII, comme suit: C.P. 1964, daté du 21 septembre 1922, au sujet des règlements pour le paiement des frais de transport aux dépendants des officiers navals et des hommes transférés d'une station navale à une autre au Canada. Décret du C.P. 2224, daté du 27 octobre 1922, au sujet de la modification des règlements touchant la solde et les allocations (de commis à officier de marine senior). Décret du C.P. 2346, daté du 11 novembre 1922 au sujet de l'admission des instructeurs pour la Réserve royale canadienne des volontaires navals. Décret du C.P. 79, daté du 15 janvier 1923, à propos de l'autorisation de la formation de la réserve navale canadienne. Décret du C.P. 80, daté du 15 janvier 1923, à propos de l'autorisation des règlements pour l'organisation et pour le maintien de la réserve navale canadienne. Déposées le 1er février 1923. *Pas imprimées.*

51*a*. Décret du Conseil, C.P. 139, du 31 janvier 1923, autorisant la formation de la réserve canadienne des volontaires navals. Décret du Conseil C.P. 140 du 31 janvier 1923, autorisant les règlements pour la réserve canadienne des volontaires navals. Déposé le 1er février 1923..*Pas imprimé.*

51*b*. Décret du Conseil, C.P. 202, daté du 7 février 1923, autorisant la solde et les allocations des officiers mariniers instructeurs au Canada. Déposé le 16 février 1923. *Pas imprimé.*

51*c*. Décret du Conseil, C.P. 64, daté du 15 février 1923, autorisant une allocation afin de couvrir les dépenses de déménagement de la marine royale canadienne. Déposé le 6 mars 1923...*Pas imprimé.*

51*d*. Décret du Conseil, C.P. 391, du 5 mars 1923, modifiant l'échelle des traitements et des allocations de la marine royale canadienne. Déposé le 15 mars 1923....*Pas imprimé.*

51*e*. Décret du Conseil, C.P. 781, daté du 2 mai 1923, modifiant les règlements pour la réserve royale canadienne des volontaires navals en ce qui a trait à la limite d'âge de l'enrôlement des diplômés du collège naval royal du Canada. Déposé le 8 mai 1923. *Pas imprimé.*

Volume 6—*Suite*

51*f*. Décret du Conseil C.P. 716, daté du 25 avril 1923, concernant la solde des officiers de la marine royale canadienne, servant dans la marine royale. Déposé le 18 mai 1923. *Pas imprimé.*

51*g*. Décret du Conseil, C.P. 1006, daté du 31 mai 1923, modifications aux règlements concernant la solde et les allocations au Service naval—solde de l'officier directeur au bureau-chef. Déposé le 20 juin 1923.......................................*Pas imprimé.*

52. Copies des ordonnances générales promulguées à la Milice pour la période s'étendant entre le 2 février 1922 et le 1er février 1923..........*Déposées sous forme imprimée.*

53. Nominations, promotions et mises à la retraite, dans la milice canadienne et dans la force expéditionnaire canadienne, à partir du 2 février 1922, au 1er février 1923. Déposé le 1er février 1923....................*Déposées sous forme imprimée.*

54. Copies des ordres de la Milice promulgués entre le 2 février 1922 et le 1er février 1923. Déposé le 1er février 1923............................*Déposées sous forme imprimée.*

55. Copie de l'arrêté en conseil, C.P. 115, daté du 20 janvier 1923, confiant à la Canadian National Railway Company l'administration et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Déposée le 1er février 1923...................................*Pas imprimée.*

55*a*. Décret du Conseil, C.P. 2094, daté du 4 octobre 1922, nommant les directeurs de la Canadian National Railway Company. Déposé le 2 février 1923........*Pas imprimé.*

55*b*. Réponse à une adresse à Son Excellence le gouverneur-général, du 5 mars 1923, pour une copie de tous les arrêtés en conseil adoptés depuis le premier jour de janvier 1922, ayant trait en aucune manière aux chemins de fer Nationaux Canadiens ou à aucun chemin de fer faisant actuellement partie du réseau national. Déposée le 26 avril 1923. Sir Henry Drayton....................................*Pas imprimée.*

56. Rapport indiquant le nombre de permis accordés pour le transport des boissons alcooliques dans les territoires du Nord-Ouest, pour l'année se terminant le 31 décembre 1922, conformément aux dispositions des Statuts refondus, chapitre 62, article 88. Déposé le 1er février 1923...*Pas imprimé.*

57. Ordonnances passées durant la période s'étendant du 28 février 1922 au 18 janvier 1923, conformément aux dispositions de l'article 11, chapitre 62, des Statuts revisés du Canada, 1906, de la Loi des territoires du nord-ouest. Déposées le 1er février 1923. *Pas imprimées.*

58. Relevé faisant voir le nombre des franchises d'après la Loi des sauvages, à partir du 1er avril 1922 jusqu'au 31 janvier 1923. Déposé le 1er février 1923....*Pas imprimé.*

59. Rapport des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* depuis le 2 février 1922 jusqu'au 30 décembre 1922, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20, 7-8 Edouard VII. Déposé le 1er février 1923..*Pas imprimé.*

60. Rapport des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* depuis le 2 février 1922 jusqu'au 30 décembre 1922, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 10, 1-2 George V, de la "Loi concernant les réserves forestières et les parcs". Déposé le 1er février 1923.................................*Pas imprimé.*

61. Copies des arrêtés en conseil adoptés entre le 2 février 1922, et le 30 décembre 1922, approuvant les règlements et les formules prescrits conformément aux dispositions de l'article 4, chapitre 18, 1917 de la "Loi concernant la Convention des oiseaux migrateurs".

62. Rapport des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre les 2 février 1922 et le 30 décembre 1922, conformément aux dispositions de l'article 5 de la "Loi d'arpentage des terres fédérales", chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Déposé le 1er février 1923...*Pas imprimé.*

63. Rapport des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* et dans la *British Columbia Gazette,* entre le 2 février 1922 jusqu'au 30 décembre 1922, conformément aux dispositions du sous-article (*d*) de l'article 38 des règlements pour l'arpentage, l'administration, la vente et la gérance des terres fédérales situées en deçà de la zone ferroviaire, dans la province de la Colombie-Britannique. Déposé le 1er février 1923..*Pas imprimé.*

Volume 6—*Suite*

64. Copie des règlements de la Commission du Grain ayant trait aux élévateurs dans les campagnes. Déposée le 1er février 1923........................*Pas imprimée.*

65. Rapport du directeur des fermes expérimentales du Dominion, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 1er février 1923....*Déposé sous forme imprimée.*

66. Règlements établis sous l'empire de la "Loi concernant les insectes destructeurs et autres fléaux", conformément à l'article 9, chapitre 3 de 9-10 Edouard VII. Déposés le 1er février 1923..*Pas imprimés.*

67. Rapport des locations de quais, jetées et brise-lames. Déposé le 2 février 1923. *Pas imprimé.*

68. Rapport des droits et des tarifs des haves du gouvernement, etc., pour l'année 1921. Déposé le 2 février 1923..*Pas imprimé.*

69. Rapport de la Commission des champs de bataille nationaux à partir du 1er avril 1922 jusqu'à date. Déposé le 2 février 1923................................*Pas imprimé.*

70. Copie du décret du C.P. 2095, daté du 4 octobre 1922, acceptant les démissions des administrateurs du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, et en nommant d'autres à leur place. Déposée le 2 février 1923....................*Pas imprimée.*

70*a*. Copie du décret du Conseil C.P. 114, datée du 19 janvier 1923, déclarant que toutes les actions privilégiées et ordinaires du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada appartiennent au gouvernement du Canada, conformément au jugement du comité judiciaire du Conseil privé et enjoignant qu'il en soit fait immédiatement des inscriptions appropriées dans les registres des actions, et dans les autres livres de la compagnie à cet effet. Déposée le 2 février 1923....................*Pas imprimée.*

70*b*. Copie du décret du Conseil C. P. 191, datée du 30 janvier 1923 fusionnant le *Grand Trunk Railway Company* avec la *Canadian National Railway Company.* Déposée le 2 février 1923..*Pas imprimée.*

71. Ordonnances du territoire du Yukon adoptées par le Conseil du Yukon, à sa seconde session, tenue en 1921, et dans l'année 1922. Déposées le 5 février 1923. *Pas imprimées.*

72. Convention commerciale entre la France et le Canada conclue à Paris le 15 décembre 1922, entre Sa Majesté le Roi et le président de la République française. Déposée le 5 février 1923..*Pas imprimée.*

72a. Copie de la convention commerciale conclue entre la France et le Canada en 1922. Détails touchant les tarifs de la douane en France. Déposée le 18 mars 1923. *Imprimée.*

73. Modifications aux règlements établies en vertu de l'autorité conférée par la Loi d'établissement des soldats de 1919, conformément au sous-article 2, de l'article 63. Déposée le 5 février 1923..*Pas imprimées.*

74. Copie de l'arrêté-en-conseil, C.P. N° 2413, datée du 20 novembre 1922, au sujet des règlement établis sous l'empire de la Loi des Médicaments brevetés ou *proprietary*, tels que modifiés par le chapitre 66, 9-10, Georges V. Déposée le 5 février 1923. *Pas imprimée.*

75. Rapport des procédures des Commissaires de l'Economie interne de la Chambre des Communes pour 1922. Déposé le 5 février 1923....................*Pas imprimé.*

76. Copies des décrets du Conseil C.P. N°s 1459 et C.P. 2416, de 1922, approuvant les tarifs des rémunérations des fonctionnaires des élections en vertu de l'article 76 de la Loi des élections fédérales. Déposées le 6 février 1923....................*Pas imprimées.*

77. Rapport du président administratif du Conseil honoraire consultatif des recherches scientifiques et industrielles du Canada pour l'année se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 6 février 1923..*Pas imprimé.*

77*a*. Etat financier du Conseil honoraire consultatif pour les recherches scientifiques et industrielles du Canada, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 6 février 1923..*Pas imprimé.*

Volume 6—*Suite*

78. Copie d'une convention concernant les relations commerciales entre l'Italie et le Canada, conclue à Londres le 4 janvier 1923, entre Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande et des dominions britanniques, au-delà des mers, etc., et Sa Majesté le roi d'Italie. Déposée le 6 février 1923. *Déposée sous forme imprimée.*

79. Amendements aux règlements radiotélégraphiques Nos 1 et 2, approuvés par le gouverneur en conseil; et aux règlements Nos 1 à 32, inclusivement, 72, 75, 76, 77, 78, 88 (*a*) et 97, émis par le ministre du ministère de la Marine et des Pêcheries. Déposés le 8 février 1923..*Pas imprimés.*

79a. Modifications au "permis commercial d'émission à distance particulière, formule W. 69"; modification aux règlements radiotélégraphiques "permis" N° 2 (*b*). Déposées le 23 mai 1923..*Pas imprimées.*

80. Etat détaillé de toutes les obligations ou garanties enregistrées au ministère du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier rapport, (daté du 9 mars 1922), soumis au Parlement canadien en vertu de l'article 32 du chapitre 19 des S.R.C., 1906. Déposé le 8 février 1923 ....*Pas imprimé*

81. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 juin 1922. Relevé indiquant toutes les sommes que le gouvernement du Canada ou un de ses départements a payées aux avocats des différentes provinces pour services juridiques relativement à l'arbitrage touchant les chemins de fer Canadian-Northern et le Dominion, le chemin de fer du Grand-Tronc et le Dominion, l'état en question devant indiquer aussi les prévisions, les honoraires à la journée, les frais alloués, le nombre de jours de travail, et le nom des avocats retenus comme susdit

81*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1923. Copie des bills pour allocations de subsistance et déboursés, honoraires, certificats d'impôts, et autorisations pour agir en faveur du gouvernement, de W. N. Tilley, C.R., H. A. Lovett, C.R., Hector MacInnes, C.R., J. C. H. Dusseault, C.R., E. F. Newcombe, Z. A. Lash, C.R., Pierce Butler, de Minneapolis, T. Ludlow Christie, de New-York, Laurence Jones & Co., de Londres, Angleterre, Charles Russell & Co. de Londres, Angleterre, concernant l'arbitrage du Grand-Tronc, et la loi d'après laquelle ces procédures étaient basées. Déposée le 25 avril 1923. M. d'Anjou................*Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 juin 1922—Copie de lettres, télégrammes, rapports, correspondance et autres documents constituant les représentations faites au ministre des Travaux publics sur la destitution de Charles Dauphinée comme concierge de l'édifice public de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, représentations auxquelles l'honorable ministre a fait allusion, et qu'il considère justifier la destitution sans examen de M. Dauphinée. Déposée le 9 février 1923..............*Pas imprimée.*

83. Rapport en vertu de l'article 7 de la loi de l'irrigation, 9-10, George V, contenant une liste des travaux de drainage exécutés, la superficie du terrain assaini, état des dépenses et des deniers perçus pour la vente ou la location des terres fédérales. Déposé le 12 février 1923..*Pas imprimé.*

84. Règles supplémentaires, règlements et formules prescrits par l'article 54 de la Loi de l'irrigation Déposées le 12 février 1923..........................*Pas imprimées.*

85. Tableau montrant toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique, durant l'année se terminant le 30 septembre 1922, avec les noms des acheteurs, en conformité du chapitre 9, paragraphe 8, 49 Victoria. Déposé le 12 février 1923..*Pas imprimé.*

85*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juin 1923, état indiquant:—1. Combien de terres le Pacifique-Canadien détient le long de ses propres lignes. 2. Combien de terres le Pacifique-Canadien détient le long des lignes du Canadien-National. 3. Combien de terres le Pacifique-Canadien a vendues le long de ses propres lignes, dans les cinq dernières années, et quel prix moyen par acre il en a obtenu. 4. Combien de terres le Pacifique-Canadien a vendues le long des lignes du Canadien-National, dans les cinq dernières années, et quel prix moyen il en a obtenu. Déposée le 28 juin 1923. *M. Lucas*..............................*Pas imprimée.*

86. Rapport sur la "Loi d'enseignement agricole" de 1921-22, conformément à l'article 8, chapitre 5, 3-4 Georges V. Présenté le 13 février 1923...*Déposé sous forme imprimée.*

Volume 6—*Suite*

86a. Copie d'un rapport de Duncan Marshall sur le fonctionnement de la Loi d'instruction agricole, depuis les dix dernières années, et recommandations concernant l'aide qui devra être donnée dans l'avenir aux provinces pour continuer et développer l'instruction agricole. Déposée le 18 avril 1923........................*Pas imprimée.*

87. Sixième rapport annuel du comité éditorial des Publications du Gouvernement, daté le 31 janvier 1923. Déposé le 15 février 1923..........*Déposé sous forme imprimée.*

88. Prévisions du gouvernement civil pour l'exercice se terminant le 31 mars 1924. Déposées le 16 février 1923..............................*Déposées sous forme imprimée.*

88a. Prévisions du gouvernement civil, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1924. Déposées le 2 mars 1923..............................*Déposées sous forme imprimée.*

88b. Prévisions supplémentaires du gouvernement civil pour l'exercice se terminant le 31 mars 1923. Déposées le 28 mars 1923..............*Déposées sous forme imprimée.*

88c. Prévisions supplémentaires du gouvernement civil pour l'exercice se terminant le 31 mars 1924. Déposées le 28 mars 1923. ....*Déposées sous forme imprimée.*

88d, 88e. Autres prévisions supplémentaires du gouvernement civil pour l'exercice se terminant le 31 mars 1924. Déposées le 26 et 28 juin 1923.
Déposées sous forme imprimée.

89. Liste des baux, licences, permis ou autres autorisations annulées sous l'empire de l'article 3, du chapitre 21, des Statuts de 1922, Loi concernant les avis de résiliation des baux des terres fédérales. Déposée le 19 février 1923..........*Pas imprimée.*

90. Copie des correspondances, lettres, papiers, écrits et documents quelconques échangés entre le ministre du Travail et John-L. Lewis, depuis que le ministre actuel du Travail est entrée en fonction. Déposée le 22 février 1923.—*Le très hon. M. Meighen.*
Pas imprimée.

91. Rapport du Bureau des commissaires des pensions du Canada, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 22 février 1922......*Déposé sous forme imprimée.*

91a. Rapport du Bureau des commissaires des pensions du Canada, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 30 juin 1922......*Déposé sous forme imprimée.*

92. Copie d'une entente entre Sa Majesté le Roi et Sir Henry Worth Thornton, K.B.E., aux fins d'agir comme tête dirigeante des entreprises des chemins de fer, vapeurs et autres comprises dans le réseau des chemins de fer nationaux du Canada. Déposée le 23 février 1923...*Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 février 1923—Rapport indiquant les règlements et conditions adoptés par le Gouverneur en Conseil en vertu de l'article 11, chapitre 13, des Statuts de 1919, Loi des chemins de fer nationaux du Canada.. Déposée le 26 février 1923.—*M. MacLaren*..................................*Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923,—Relevé montrant:—1. Quelles ont été, au cours de la dernière période annuelle de comptabilité, la somme du trafic de voyageurs et de marchandises partant de différentes divisions du Grand-Tronc, dans les provinces d'Ontario et de Québec et les recettes de ce chef. 2. Quelles ont été, au cours de la dernière période annuelle de comptabilité, la somme du trafic des voyageurs et des marchandises du Grand-Tronc, partant des villes de Montréal, Ottawa, Toronto et Hamilton, et les recettes de ce chef. 3. Quelles ont été, au cours de la dernière période annuelle de comptabilité, les quantités de fret moindres qu'une vagonnée, partant de Montréal, Ottawa, Toronto et Hamilton par le Grand-Tronc, et les recettes de ce chef. 4. Quels ont été au cours de la dernière période annuelle de comptabilité, le nombre de trains directs de fret en marche, leur milage et leurs recettes, partant des villes de Montréal, Ottawa, Toronto et Hamilton par le Grand-Tronc. 5. Quelles ont été au cours de la dernière période annuelle de comptabilité, la somme du trafic de voyageurs et de fret partant des différentes divisions du Canadien-National dans les provinces de Québec et d'Ontario, et les recettes de ce chef. 6. Quelles ont été au cours de la dernière période annuelle de comptabilité, la somme de trafic de passagers et de fret partant du Canadien-National, dans les villes de Montréal, Ottawa, Toronto et Hamilton, et les recettes de ce chef. 7. Quelles ont été au cours de la

Volume 6—*Suite*

dernière période annuelle de comptabilité, les quantités de fret moindres qu'une vagonnée, partant de Montréal, Ottawa, Toronto et Hamilton par le Canadien-National, et les recettes de ce chef. 8. Quelles ont été au cours de la dernière période annuelle de comptabilité, le nombre des trains directs de fret en marche, leur milliaire et leurs recettes, partant des villes de Montréal, Ottawa, Toronto et Hamilton, par le Canadien-National. Déposée le 26 février 1923....*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Relevé démontrant:—1. Si la surveillance de la manufacture, l'inspection et l'analyse de l'oléomargarine appartiennent à la division de la Santé publique qui s'intéresse aux aliments purs, ou à la division de l'Agriculture qui s'occupe de la santé animale. 2. Quelles compagnies, corporations ou particuliers ont obtenu des licences en vertu de la Loi de l'Oléomargarine, 1922, pour retravailler et adultérer le beurre en lui incorporant des matières inférieures. 3. Si les beurriers peuvent altérer leur beurre en lui incorporant des matières inférieures. 4. Quelle quantité d'oléomargarine on a fabriqué au Canada dans l'exercice dernier. 5. Quelle quantité de beurre on a retravaillée et incorporée à l'oléomargarine manufacturée au Canada, dans la même période. 6. S'il est obligatoire d'indiquer sur l'enveloppe ou l'étiquette fixe, les ingrédients que contient l'oléomargarine manufacturée ou importée au Canada. 7. S'il est obligatoire d'indiquer sur l'enveloppe ou l'étiquette fixe l'oléomargarine fabriquée exclusivement avec des huiles végétales, ou qui ne contiennent pas de beurre. 8. Quelles quantités de beurre on a exportées du Canada, et sur quels pays, dans le dernier exercice financier. 9. Quelles quantités de beurre on a importées au Canada, et de quels pays, au cours du dernier exercice. 10. Quels taux de douane on a perçus sur le beurre importé au Canada, d'après le pays exportateur. 11. Quels droits de douane on a perçus sur le beurre importé au Canada, l'année dernière. 12. Quel tarif est imposé sur le sel importé pour usage dans la manufacture de l'oléomargarine. 13. Quel tarif on perçoit sur le sel importé au Canada pour la fabrication du beurre et du fromage. 14. Quel est le tarif sur les trayeuses mécaniques, et quelle somme on a perçue sur les importations dans le dernier exercice. Déposée le 26 février 1923.—*M. Sutherland*..................................*Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre, du 12 février 1923. Copie de toutes correspondances, lettres, télégrammes, et autres documents échangés entre le ministère du Revenu de l'intérieur, tout fonctionnaire de ce ministère, ou entre n'importe quel ministère du gouvernement, et l'inspecteur des balances à Lindsay, Ontario, ou entre toute autre personne ou personnes, relativement aux balances du marché de Lindsay et à l'inspecteur senior, G. H. Howson, de Peterboro. Déposée le 26 février 1923. —*M. Thurston*..................................*Pas imprimée.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 février 1923,—Relevé indiquant:—1. S'il a été acheté des marchandises, des matériaux, ou des fournitures d'aucune sorte d'après des réquisitions urgentes pour usage au pénitencier maritime de Dorchester, Nouveau-Brunswick, entre le 1er janvier 1922 et le 31 décembre 1922. 2. Dans l'affirmative, quelles marchandises il a été acheté, quelles quantités pour chaque espèce et à quelles dates. 3. De quelles personnes, firmes ou corporations lesdits achats ont été effectués et quelle est l'adresse desdites personnes, firmes ou corporations. Déposée le 26 février 1923.—*M. Michaud* *Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre,—Relevé indiquant:—1. Quels projets de voirie le département provincial des Travaux publics d'Ontario a soumis à l'approbation du gouvernement fédéral, en vertu de la Loi des grandes routes du Canada. 2. Quels projets ont été approuvés. 3. Quel est le coût estimé de ces chemins, et leur milage, selon les chiffres soumis par les Travaux publics d'Ontario. 4. Combien le gouvernement fédéral a payé sur ces chemins approuvés. 5. Combien il faut payer à la province d'Ontario d'après la Loi fédérale des grandes routes. 6. Ce que représenterait le 40 pour 100 du coût raisonnable estimé des projets soumis. 7. Si le gouvernement d'Ontario a demandé une aide monétaire supplémentaire, autre que celle de la Loi fédérale des grandes routes. Présentée le 26 février 1923.—*M. Wilson*..................................*Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre du Sénat, daté du 8 juin 1922,—Relevé indiquant les copies de toutes les ententes conclues, entre le gouvernement ou tout ministère du gouvernement et la *Acadia Coal Company*, concernant les chemin de fer entre New Glasgow et Thorburn dans la Nouvelle-Ecosse. Déposée le 27 février 1923.—*L'honorable M. Tanner*..................................*Pas imprimée.*

Volume 6—*Suite*

100. Réponse supplémentaire à un ordre du Sénat datée du 27 avril 1922,—indiquant: 1. La quantité de (*a*) charbon bitumineux et (*b*) anthracite importée des Etats-Unis au Canada dans chacune des années 1896 jusqu'à 1921, inclusivement. 2. La quantité de (*a*) charbon bitumineux et (*b*) anthracite importée des Etats-Unis au Canada dans chacune des années, à partir de 1896 jusqu'à 1921, inclusivement, par le gouvernement canadien pour servir aux chemins de fer (1); (2) aux édifices fédéraux et aux travaux publics. 3. La quantité de charbon (*a*) bitumineux et (*b*) anthracite importée par le gouvernement canadien des Etats-Unis pendant les années précitées pour l'usage des chemins de fer (1) à l'est du lac Supérieur; (2) A l'ouest du lac Supérieur. 4. Le prix de ce charbon par tonne importé par le gouvernement canadien des Etats-Unis au cours des années précitées. (1) à l'endroit de production; (2) à l'endroit où s'est fait la livraison au Canada. Déposée le 27 février 1923.—*L'honorable M. Tanner*............*Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre du Sénat, daté du 16 mai 1922. Copie de toutes les lettres, télégrammes, mémoires, échangés entre les Commissaires du havre de Québec, le ministère de la Marine et des Pêcheries et La Compagnie du Parc St-Charles Land Ltd., de même que les lettres et les télégrammes échangés entre les ministres du gouvernement et les procureurs de ladite *Land Company*; copies des jugements des divers tribunaux les concernant et le rapport des procédures devant la Commission royale nommée en 1921. Déposée le 27 février 1923.—*L'honorable M. Casgrain.* . *Pas imprimée.*

102. Réponse partielle à un ordre du Sénat daté du 22 mars 1922,—Relevé indiquant le nombre des employés nommés dans les différents ministères du gouvernement, chaque année depuis 1911, jusqu'en 1922, et l'augmentation dans le coût du Service civil depuis 1911. Déposée le 27 février 1923.—*L'hon. M. David* *Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 février 1923,—Relevé indiquant:—1. Quelle partie de la rue Dundas, entre Toronto et London, la Voirie provinciale a achevée. 2. Combien de milles sont achevés. 3. Quel est le coût réel par mille. 4. Combien de milles le département fédéral de la Voirie a approuvés. 5. Quelle somme a été payée à la province d'Ontario à compte des parties approuvées de ce chemin. 6. Quel était le coût approximatif au mille. 7. Combien de milles de cette route on a achevés dans le comté de Halton, et combien de milles ont été approuvés dans le comté. 8. Si le coût réel a dépassé le coût estimé ou raisonnable de cette partie de la route. 9. Dans l'affirmative, de combien. Déposée le 28 février 1923.—*M. Anderson*............*Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 février 1923,—Relevé indiquant:—Quels règlements, décisions ou ordonances, s'il en est, ont été établis pour exempter des obligations juridiques les achats faits par certains particuliers, organisations ou compagnies, ou quelles réductions ou remises, s'il en est, ont été faites ou autorisées du chef des taxes payables sous l'empire de la taxe des ventes. Déposée le 28 février 1923.—*Sir Henry Drayton*............*Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 février 1923,—Copie de toute la correspondance, rapports et mémoires, relativement à la réclamation d'Orin Campbell contre le ministère des Chemins de fer et Canaux, au sujet de sa réclamation pour dommages résultant de l'ouvrage à Nassau, près de Peterborough. Déposée le 2 mars 1923.—*M. Clifford*............*Pas imprimée.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 février 1923,—Relevé indiquant les taux de fret et de messagerie demandés pour le transport des pommes et des légumes expédiées de Windsor, dans le comté de Hants, Nouvelle-Ecosse, à la cité de Montréal, Qué., et aux cités d'Ottawa et de Toronto, Ontario, de même qu'un exposé au long du motif pour l'établissement desdits taux ou frais, et comprenant une copie de tous les témoignages en vertu desquels ceux-ci ont été déterminés. Déposée le 2 mars 1923.—*M. Martell*............*Pas imprimée.*

107. Copie des arrêtés en conseil, sous l'empire des divers traités de paix, dans les liasses du ministère des Affaires extérieures. Déposée le 2 mars 1923............*Pas imprimée.*

108. Etat détaillé des remises des droits de douanes, des droits d'accise et des taxes sur les ventes et du remboursement sur ces remises, sous l'empire de l'article 92, de la Loi du Revenu consolidé et de l'audition, par l'entremise du ministère de la Douane et de l'Accise, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922. Déposé le 2 mars 1923. *Pas imprimé.*

Volume 6—*Suite*

109. Troisième rapport annuel des mises à la retraite sous l'empire de la Loi du service public, de 1920, telle que modifiée en 1921 et 1922, autorisées par arrêtés en conseil adoptées depuis le 1er janvier au 31 décembre 1922. Déposé le 5 mars 1923. *Pas imprimé.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Relevé indiquant:—1. Quels projets de voirie le gouvernement de la province de Québec a soumis à l'approbation du gouvernement fédéral en vertu de la Loi des grandes routes du Canada. 2. Quels projets ont été approuvés. 3. Combien le gouvernement a payé pour ces chemins approuvés. Déposée le 5 mars 1923.—*M. Prévost*............*Pas imprimée.*

111. Copie d'une convention en date du deuxième jour de mars 1923 intervenue à Washington, entre Sa Majesté le Roi et le Président des Etats-Unis d'Amérique, relativement à la pêche du flétan au nord de l'océan Pacifique, à savoir dans la mer de Behring. Déposée le 6 mars 1923..................................*Pas imprimée.*

111*a*. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général soumise le 12 mars 1923,—Copie de tous papiers, correspondances, communications, câblogrammes, télégrammes, écrits, documents, etc., échangés entre le gouvernement du Canada ou un de ses membres et le gouvernement de la Grande-Bretagne ou un de ses membres, ou les représentants d'autres gouvernements, touchant les négociations récentes relatives à l'exécution d'un traité avec les Etats-Unis au sujet des pêcheries du flétan; et aussi entre le gouvernement du Canada ou un de ses membres ou représentants, et l'embassadeur britannique à Washington relativement au même sujet. Déposée le 16 mars 1923.—*Le très hon. M. Meighen.*
Imprimée à l'usage des documents sessionnels et en vue de la distribution aux sénateurs et aux députés.

112, 112*a*. Réponses à une humble adresse du sénat, datée du 6 février 1923,—Relevé indiquant:—1. Le nombre total des personnes, y compris les sous-chefs, occupant, au 31 décembre 1922, des emplois dans le service civil, et des autres personnes à l'emploi du Service public du Canada, auxquelles s'appliquent les dispositions de la *Loi du Service civil 1918*, et les modifications y apportées, relativement à l'observance des jours fériés. 2. Le nombre respectif de ces personnes employées:—(*a*) à Ottawa, à titre permanent; (*b*) à Ottawa, à titre temporaire; (*c*) ailleurs, à titre permanent; (*d*) ailleurs, à titre temporaire. 3. Les totaux des sommes payables au employés mentionnés à la 2e question, à la date indiquée, en:—(*a*) appointements annuels ou autres pour les employés permanents; (*b*) gratifications aux employés permanents; (*c*) salaires, ou autres rémunérations pour les employés temporaires; et (d) en gratifications aux employées temporaires. 4. Les chiffres respectifs des différents totaux mentionnés à la 3e question, et payables:—(a) à Ottawa; (*b*) ailleurs. 5. Autant qu'on peut l'établir, la dépense quotidienne que représente, au 31 décembre 1922, la rétribution des personnes alors à l'emploi du service civil et des personnes occupant les autres emplois visés dans la 1ère question. Déposées le 6 mars et le 11 avril 1923.—*L'hon. M. Bradbury*....*Pas imprimées.*

113. Réponse à un ordre du sénat, daté du 27 février 1923,—Rapport indiquant:—1. Quel a été le volume du commerce entre le Canada et les pays suivants: la France, l'Espagne, l'Italie, la Belgique, l'Australie, le Japon et la Chine, pour les années 1911, 1916, 1918 et 1921. 2. Quel a été le volume des importations du Canada dans chacun des pays ci-dessus durant les années mentionnées. 3. Quel a été le volume des importations de ces pays au Canada durant ces années........*Pas imprimée.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 février 1923,—Relevé de tous les troupeaux accrédités de bêtes à corne pur sang, et tous les troupeaux par province, en voie d'être certifiés, indiquant les noms des bêtes certifiées, et les noms des propriétaires des bêtes qui doivent être certifiées. Déposée le 7 mars 1923.—*M. Caldwell.* *Pas imprimée.*

115. Copie d'un arrêté ministériel, C.P. 259, daté du 4 février 1923,—Etat de la répartition des primes accordées sous le régime du chapitre 46 des statuts refondus de 1906: "Loi en vue d'encourager le développement des pêcheries maritimes et la construction de vaisseaux de pêche". Déposée le 7 mars 1923.............*Pas imprimée.*

116. Copie d'un arrêté ministériel, C.P. 74, daté du 15 janvier 1923,—Emission de permis aux bateaux de pêche des Etats-Unis d'acheter de la boitte, etc., de transborder les prises et d'expédier des équipages. Déposée le 7 mars 1923..........*Pas imprimée*

Volume 6—*Suite*

117. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 février 1923,—Relevé de la somme d'assurances contre le feu placées sur les propriétés des soldats-colons dans le Manitoba, en vertu de la loi d'établissement des soldats; les noms des courtiers qui ont souscrit à ces assurances, et la somme souscrite par chacun; le total des primes payées à chacune des compagnies d'assurances qui ont accepté les risques, et faisant voir lesquelles, parmi ces compagnies, sont canadiennes, britanniques et américaines respectivement. Déposée le 7 mars 1923.—*M. McMurray*..............*Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923,—Copie de toute correspondance, écrits, télégrammes, et autres documents émanés du gouvernement ou du Canadien-National depuis le 1er août 1922, relatifs à l'enlèvement des rails sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson. Déposée le 7 mars 1923.—*Le très hon. M. Meighen.*
Pas imprimée.

119. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Relevé indiquant:—1. Quand, et par quelle autorité le Bureau canadien d'utilisation de la lignite a été nommé. 2. Noms, adresses et occupations antérieures des membres de ce Bureau. 3. Combien ce bureau a dépensé en tout jusqu'ici, et dans chaque année depuis sa fondation- 4. Si ce Bureau doit de l'argent pour des marchandises, machines ou autres fournitures fournies, ou commandées et à fournir, des propriétés achetées ou à acheter, ou pour services rendus ou en marche. 5. Dans l'affirmative, combien, et pourquoi? 6. Combien de petites tonnes de briquettes on a faites, mises en marché, vendues et payées dans chaque année, et à quel prix en voiture à Bienfait, les briquettes faites en 1922 ont-elles été vendues. 7. Si les consommateurs ont jugé les briquettes produites en 1921-22 satisfaisantes comme combustible. 8. Si les membres du Bureau ont été payés pour leurs services ou pour leurs déboursés. 9. Dans l'affirmative, combien on a payé chaque année, à qui, comme services ou dépenses. 10. Quels sont les fonctionnaires salariés du Bureau, la durée de leur service, leurs appointements, leurs fonctions antérieures, et les salaires qu'ils recevaient dans ces fonctions. 11. Quelles obligations monétaires le Bureau a acceptées en sus ou par anticipation des crédits du gouvernement. 12. Par quelle autorité on a construit quatorze habitations chères, en sus d'une pension probablement nécessaire. 13. Pourquoi on a fait ces constructions, vu l'échec constant de la fabrication payante des briquettes. 14. Si des fonctionnaires du gouvernement ont travaillé sans recevoir d'honoraires du Bureau, au travail de ce Bureau. 15. Dans l'affirmative, quels sont ces fonctionnaires, et pendant combien de temps on estime qu'ils ont travaillé. 16. Si le gouvernement doit maintenir le travail du Bureau. Déposée le 7 mars 1923.—*M. Irvine.*
Pas imprimée.

120. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Relevé indiquant:—1. Quelles quantités et valeurs de denrées suivantes on a exportées du Canada l'an dernier, et quels droits étaient payables ou ont été perçus sur icelles: (*a*) instruments aratoires et outillages de ferme; (*b*) viandes; (*c*) graisses, huiles et suifs animaux; (*d*) lait et produits laitiers; (*e*) peaux de bêtes à corne, veaux et moutons, crues ou salées; (*f*) laine; (*g*) œufs; (*h*) pommes vertes; (*i*) pommes de terre; (*j*) poisson et produits du poisson. 2. Quelles quantités et valeurs de chacune des denrées susdites ont été produites au Canada l'an dernier..............................*Pas imprimée.*

121, 121a. Réponses à un ordre de la Chambre du 12 février 1923,—Etat indiquant:—1. Le nombre total des employés du service civil intérieur au 31 mars de chaque année depuis 1900 jusqu'aux derniers mois de 1922 inclusivement. 2. Le chiffre total des sommes payées en salaires (toute indemnité comprise) pour chaque année close au 31 mars, depuis 1900 jusqu'à 1922 inclusivement. 3. Le nombre total des employés et le chiffre total des salaires (indemnités comprises) à eux payés chaque année depuis 1900 jusqu'à 1922 inclusivement au sein des ministères suivants:—Travaux publics, Douane, Postes, Intérieur, Immigration comprise), Milice et Défense, Marine et Pêcheries, Agriculture, Affaires extérieures, Justice, Chemins de fer et Canaux, Secrétariat d'Etat, Commerce et Industrie, Finances, Travail. Déposées le 7 mars et le 9 avril 1923.—*L'hon. M. Crerar.*
Imprimées à fin de distribution aux sénateurs et aux députés.

122. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 février 1923,—Copie de papiers, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents échangés entre le ministre de la Milice et de la Défense et la *Dominion Coal Company* de la Nouvelle-Ecosse, relativement à l'envoi des troupes au cap Breton pendant la grève des employés de la compagnie en août dernier. Déposée le 8 mars 1923.—*M. Irvine*...*Pas imprimée.*

Volume 6—*Suite*

123. Copie des règlements de la Cour suprême du Canada, en conformité de l'article 109 de la loi de la Cour suprême. Déposée le 8 mars 1923.
Déposée sous forme imprimée.

124. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Copie de tous contrats faits par le Pacifique-Canadien et la Commission du Transcontinental ou le gouvernement, relativement au prix et aux conditions pour l'usage de la gare terminale du Pacifique-Canadien à Québec, par le Canadien-National ou Transcontinental. Déposée le 9 mars 1923.—*M. Parent*....*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Copie des conventions faites entre le Grand-Tronc ou une compagnie affiliée, relativement aux outillages de tête de ligne ou à l'enlèvement des traverses à niveau dans les villes de Chicago et de Détroit, aux Etats-Unis, depuis le 31 décembre 1922. Déposée le 12 mars 1923. —*Sir Henry Drayton*....*Pas imprimée.*

126. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 5 mars 1923,—Copie de l'arrêté ministériel, C.P. 223, du 7 février 1922, nommant M. Duncan Marshall, de Olds, Alberta, commissaire. Déposée le 12 mars 1923.—*M. Sutherland.*
Pas imprimée

127. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 15 février 1923,—Copie de tous les décrets de l'Exécutif adoptés depuis le 1er février 1921, enlevant les nominations et promotions à la Commission du service civil, ou les affectant. Déposée le 13 mars 1923.—*L'hon. M. Manion*....*Pas imprimée.*

127*a*. Copie de rapport de l'année 1922 relatif aux emplois échappant, sous les régimes de l'article 38B (2), aux effets de la loi du Service civil de 1918, telle que modifiée par le chap. 22, 11-12 Geo. V. Déposée le 15 mars 1923....*Pas imprimée.*

127*b*. Réponse à une ordre de la Chambre du 7 mars 1923,—Copie de toutes recommandations, correspondance et rapports échangés entre le Gouvernement et la Commission du service civil relativement aux exemptions octroyées en vertu de l'arrêté ministériel 1053 du 29 juin 1922. Déposée le 25 juin 1923.—*M. Irvine*....*Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Etat indiquant:—1. Quand et par quelle autorité le comité conjoint de la tourbe a été nommé. 2. Noms, adresses et occupations antérieures des membres du comité. 3. Combien d'argent ce comité a dépensé jusqu'ici, donnant le grand total, et le total de chaque année. 4. Si le comité doit de l'argent pour fournitures, propriétés achetées ou services rendus? Dans l'affirmative, combien, et pourquoi. 5. Combien au total la division des Mines a dépensé en expériences à la tourbière d'Alfred, Ontario, avant la nomination de ce comité conjoint. 6. Nombre approximatif des jours que chacun des fonctionnaires des Mines a donnés aux opérateurs de ce comité conjoint, et qui n'ont pas été payés par le comité ou chargés à son compte. 7. Si le gouvernement a l'intention de maintenir le travail de ce comité conjoint. 8. Quelles précautions le gouvernement a prises pour assurer la compilation des rapports techniques complets sur le travail tenté, les échecs subis, et la besogne accomplie. 9. Quelle quantité de tourbe combustible on a produite et vendue en 1922. 10. A quel prix cette tourbe a été vendue en voiture à Alfred, et à quel prix le comité a permis de la vendre en détail dans la ville d'Ottawa. 11. Où sont les bureaux du comité conjoint. 12. Noms des fonctionnaires salariés, leur domicile et combien on leur a payé chaque année en appointements et dépenses. 13. Si des fonctionnaires salariés ont demandé des brevets pour améliorations dans la manufacture de la tourbe combustible ou aux machines exigées dans la fabrication. 14. Dans l'affirmative, quand, et sous quel nom ces demandes de brevets ont été faites. Déposée le 13 mars 1923.—*M. Irvine*....*Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Relevé indiquant:—(*a*) les noms de tous les agents ou commissaire du commerce représentant le gouvernement du Canada à l'étranger, leur résidence, et (*b*) la date de leur nomination, et (*c*) leurs appointements respectifs. Déposée le 14 mars 1923.—*M. Archambault.*
Pas imprimée.

130. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Copie de tous papiers, correspondances et écrits quelconques touchant la nomination et la destitution de Matt. C. Beckett, à Owen Sound, Ont. Déposée le 14 mars 1923.—*M. Duncan.*
Pas imprimée.

Volume 6—*Suite*

131. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 février 1923,—Copie de tous papiers, communications et documents quelconques relatifs à la destitution de certains fonctionnaires médecins employés par le ministère du Rétablissement des Soldats, dans la vie civile et à la nomination aux postes vacants, après la fermeture de l'hôpital Sydenham, à Kingston, Ontario. Déposée le 14 mars 1923.—*M. Ross.* *Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Copie de correspondance, écrits, documents ou autres communications échangés entre le premier ministre actuel, ou quelqu'un en son nom, et M. R.-M. Rombough, depuis le 1er mai 1921, relativement à l'enquête proposée ou faite sur le commerce des grains. Déposée le 15 mars 1923.—*L'hon. M. Stevens*....................*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 février 1923,—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondances et autres documents échangés entre le gouvernement ou un de ses départements, et la *Eastern Land Company,* de Capreol, Ontario, relativement à l'achat de terrains avoisinant la ville de Capreol par cette compagnie du chemin de fer Canadien-National. Déposée le 15 mars 1923.—*M. Lapierre* *Pas imprimée.*

133a. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 mars 1923,—Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres et autres correspondances échangés entre le ministre des Chemins de fer, ou un fonctionnaire de ce ministère, et le commissaire des terres du Canadien-National, touchant le transfert des terres du gouvernement à la *Eastern Lands Development,* près de Capreol et Poleyet, Ontario. Déposée le 9 avril 1923.—*M. Carruthers*....................*Pas imprimée.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Nombre d'hôtels que possède le Canadien-National. 2. Ce qu'a coûté la construction de chaque hôtel. 3. Combien vaut actuellement l'ameublement de chaque hôtel. 4. Combien d'assurances contre le feu portent chacun de ces hôtels et l'ameublement, et dans quelles compagnies. 5. Si ces hôtels sont tous exploités par le chemin de fer. 6. Quels ont été dans chacun des trois derniers exercices les revenus de chacun de ces hôtels. 7. Quelles ont été les dépenses, dans la même période, pour chaque hôtel. 8. Relativement à chacun des hôtels exploités par les chemins de fer dans chacune des trois dernières années (financières), quels ont été les profits et pertes nets d'exploitation, y compris toutes les charges, assurances, intérêt sur le placement, allocation pour la dépréciation des bâtiments et de l'ameublement. Déposée le 16 mars 1923.—*M. Coote*....................*Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923,—Copie de papiers, correspondances, lettres, documents et autres écrits quelconques touchant le rejet d'une loi de la législature de la Nouvelle-Ecosse modifiant les règles de route, et copie de l'opinion du ministère de la Justice touchant le désaveu de cette législation. Déposée le 16 mars 1923.—*Sir Henry Drayton*....................*Pas imprimée.*

136. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 12 mars 1923,—Relevé de toute correspondance échangée entre le procureur général de la Colombie-Britannique, l'honorable Alexander Manson, et le Solliciteur général, relativement à la modification proposée de la Loi de tempérance du Canada; ainsi que copies des résolutions de la législature de la Colombie-Britannique et du bref du procureur général de la Colombie, contenant ses références au vote de la législature de la province en question. Déposée le 16 mars 1923.—*L'hon. M. Stevens.* *Imprimée à fin de distribution aux sénateurs et aux députés.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Copie de correspondance, pétitions, rapports et mémoires touchant la destitution de Mlle Adrienne Boulay, maîtresse de poste de Sayabec, et touchant la nomination de sa remplaçante. Déposée le 16 mars 1923.—*L'hon. M. Baxter*....................*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 février 1923,—Etat indiquant:—1. Combien de grain on a vendu sur le marché de spécimens de Winnipeg dans chacune des dernières quatre années. 2. Combien le gouvernement a reçu des recettes provenant des surplus des élévateurs termini, pour l'an dernier, au sujet desquels il existe des rapports. 3. Si le gouvernement a proposé, vers la fin de la saison de navigation de 1922, de révoquer les règlements interdisant le transport de grains canadiens sur les bateaux étrangers entre des ports canadiens. 4. Dans l'affirmative, des voituriers canadiens s'y sont opposés. Quels sont les noms de ces opposants. Déposée le 19 mars 1923.—*M. Millar*....................*Pas imprimée.*

Volume 6—*Suite*

139. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 5 mars 1923, —Copie de tous télégrammes, lettres et autres documents échangés entre le gouvernement ou un de ses départements ou fonctionnaires, et le gouvernement du Nouveau-Brunswick ou un de ses départements ou fonctionnaires, relativement à l'abolition des entrepôts de spiritueux pour l'exportation, au cours des deux dernières années, dans la province du Nouveau-Brunswick. Déposée le 20 mars 1923.—*M. Caldwell*..*Pas imprimée.*

140. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 28 février 1923,—Relevé indiquant toute la correspondance échangée entre le Premier Ministre et l'honorable John Oliver, Premier Ministre de la Colombie-Britannique, depuis le 1er janvier 1923, relativement aux réclamations de la Colombie-Britannique contre le gouvernement fédéral, et autres problèmes existant entre les deux gouvernements. Déposée en mars 1923.—*L'hon. M. Stevens*...........*Imprimée à titre de document.*

141. Réponse partielle à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général datée du 21 février 1923,—Copie de tous papiers, lettres, écrits, ocrrespondance, documents, etc., que le gouvernement du Canada a échangés avec le gouvernement des Etats-Unis relativement à la question du désarmement des Grand-Lacs. Déposée le 20 mars 1923. —*Le très hon. M. Meighen*..*Pas imprimée.*

142. Réponse à un ordre du Sénat du 27 février 1923, Etat indiquant:—1. Quelle était la dette du Canada à chacune des dates respectives suivantes. (*a*) au 31 mars 1921; (*b*) au 31 décembre 1921; (*c*) au 31 mars 1922; (*d*) au 31 décembre 1922. 2. Dans chacune des périodes suivantes savoir:—(*a*) dans l'exercice financier 1920-21; (*b*) dans l'exercice financier 1921-22; (*c*) dans la période comprise entre le 1er avril et le 31 décembre 1922. Quelle somme les sources de revenu suivantes ont-elles rapportée au gouvernement:—1. Les droits de douane; 2. L'impôt sur le revenu; 3. L'impôt sur les profits de guerre; 4. L'impôt sur les ventes; 5. Le droit de timbre; 6. Les autres impôts avec désignation respective? 3. Dans chacune des périodes mentionnées à la 2e question, quel est le chiffre du revenu total que le gouvernement a perçu:—(*a*) en impôts directs; (*b*) en impôts indirects; (*c*) d'autre provenance. *Pas imprimée.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923, Copie de mémoires, opinions et rapports des différents ministre de la Justice ou leurs députés, du 1er janvier 1904 à nos jours, sur le rejet de la législation provinciale et l'exercice des actes provinciaux et formulant les principes qui justifient l'exercice des actes provinciaux. Déposée le 21 mars 1923.—*Sir Henry Drayton*.........................*Pas imprimée.*

144. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 12 février 1923,—Copie de tous mémoires, opinions, lettres, rapports et autres documents, y compris les rapports au Conseil et les décrets du Conseil, touchant un statut quelconque de la Nouvelle-Ecosse, en 1922.

144*a*. Réponse à une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 6 février 1923, priant Son Excellence de faire qu'il soit déposé devant le sénat un état de toute correspondance, rapports au conseil et arrêtés ministériels relatifs à l'abrogation des statuts de la Nouvelle-Ecosse de 1922. Déposée le 25 avril 1923.—*L'hon. M. Tanner*..*Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923,—1. Copie des papiers, correspondances, lettres, documents et autres écrits échangés depuis le 31 décembre 1921 (*a*) entre les membres du gouvernement ou des fonctionnaires du gouvernement, et le Canadien-National ou le Canadian-Northern ou autre chemin de fer appartenant au Canada, (*b*) entre des membres du parlement et la Canadien-National ou le Canadian-Northern ou autre chemin de fer. 2. Copie de tous papiers, correspondances, lettres, documents, ou écrits quelconques échangés entre des membres ou des fonctionnaires du gouvernement, et les anciens directeurs du Canadien-National touchant la démission de ces directeurs. 3. Copie des papiers, correspondances, lettres, documents ou écrits quelconques échangés entre des membres ou des fonctionnaires du gouvernement, et les anciens directeurs du Grand-Tronc, touchant la démission de ces directeurs. Déposée le 22 mars 1923.—*Sir Henry Drayton*............*Pas imprimée.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Combien de médecins les chemins de fer du gouvernement emploient, soit sur l'Intercolonial, le Canadian-Northern ou le Grand-Tronc, dans la province de Québec. 2. Quels sont leurs noms et adresses. 3. Quels sont leurs appointements. 4. Quelle recommanda-

Volume 6—*Suite*

tion leur a valu leur nomination. 5. Si on leur permet de prendre part aux luttes politiques, fédérales ou provinciales. Déposée le 22 mars 1923.—*M. d'Anjou.* *Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Relevé donnant les noms de tous les fonctionnaires de l'intérieur et de l'extérieur du ministère de l'Agriculture, leurs fonctions, leur domicile, leurs appointements (boni compris). Déposée le 23 mars 1923.—*M. Bouchard*..........*Pas imprimée.*

148-148*a*. Réponses à un ordre du Sénat daté du 27 février 1923,—Etat indiquant:—(*a*) Toute correspondance, télégrammes, pétitions et documents relatifs à la vente ou au louage à l'*Imperial Oil Company,* ou à une autre compagnie, ou à d'autres personnes, de toute partie quelconque des terres situées à Barrack Point, à Sydney, dans la Nouvelle-Ecosse, entre tout département du Gouvernement et la direction des Chemins de fer canadiens nationaux de même que tous arrêtés ministériels y afférants. (*b*) La correspondance, y compris les instructions et rapports de tous ingénieurs, ou autres fonctionnaires du ministère des Chemins de fer, ou des Travaux publics, ou des Chemins de fer canadiens nationaux y afférant. (*c*) Un état indiquant la nature du terrain par rapport à la ville de Sydney, aux termini des Chemins de fer canadiens nationaux et au port de Sydney. Déposées le 22 mars et le 17 avril 1923.—*L'hon. M. McLennan*..........*Pas imprimés.*

149, 149*a*, 149*b*. Réponses à un ordre de la Chambre du 7 mars 1923:—1. Copie de toutes communications quelconques échangées entre les départements ou un membre du gouvernement, et des particuliers ou compagnies relativement à la grève des charbonnages de Sydney, l'hiver dernier; (2) Copie de toutes communications expédiés ou reçues des chemins de fer par un département du gouvernement, relativement à la dispute de l'été dernier avec les métiers des usines, et concernant la grève des charbonnages de l'Alberta à l'automme de 1922; (3) Copie des opinions du ministère de la Justice sur la conduite des patrons ou des employés affectés par une grève, ou menace de grève, de travailleurs dans les métiers maritimes ou ferroviaires; et (4) Aussi copie de toutes correspondance ou réquisitions relatives aux troupes au sujet de la grève des charbonnages de Sydney, l'été dernier. Déposées le 23 mars et les 4 et 9 mai 1923.—*Sir Henry Drayton*..........*Pas imprimées.*

150. Textes authentiques de la 1re rédaction des Conventions et recommandations adoptées par la Conférence Internationale du Travail (Ligue des Nations) à sa troisième session tenue à Genève en Suisse, du 25 octobre au 19 novembre 1921, ainsi que copie de l'arrêté ministériel C.P. 1358, daté du 27 juin 1922, y afférant. Déposés le 23 mars 1923..........*Pas imprimées.*

150*a*. Copie d'une réimpression d'un article de la *Gazette du Travail* de décembre 1922, contenant un rapport de la quatrième session de la Conférence Internationale du Travail tenue à Genève en Suisse, du 18 octobre au 3 novembre 1922. Déposée le 26 mars 1923..........*Pas imprimée.*

150*b*. Copie de l'agenda de la 18e session du corps gouvernant de la Ligue des Nations, Bureau International du Travail, réunion du 10 avril 1923, à Genève; ainsi que la correspondance afférante à la nomination à ce corps d'un délégué canadien. Déposée le 26 mars 1923..........*Pas imprimée.*

150*c*. Texte authentique d'une recommandation relative à une Communication au Bureau International du Travail de la statistique, et autres informations relatives à l'Emigration, à l'Immigration, au Rapatriment et au transit des immigrants, adoptée par le congrès du Travail à sa quatrième session à Genève, du 18 octobre au 3 novembre 1922. Déposé le 28 mars 1923..........*Imprimé à l'usage des sénateurs et députés.*

151. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 mars 1923,—Etat indiquant:—1. La quantité de flancs de bacon frais américain expédiés en douane au Canada, pour être fumés dans les salaisons canadiennes exportée comme américain de salaison canadienne, dans les années 1919, 1920, 1921 et 1922. 2. Quelle proportion de cette quantité a été exportée sur les marchés britanniques dans les mêmes années. Déposée le 26 mars 1923.—*M. Kennedy (Edmonton)*..........*Pas imprimée.*

152. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 19 mars 1923,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministère fédéral de l'Agriculture ou un de ses fonctionnaires, et la ville de Moncton, N.-B., ou un fonctionnaire municipal de cette ville, ou un fonctionnaire du ministère de la Santé publique de la

Volume 6—*Suite*

province du Nouveau-Brunswick, relativement à l'examen des vaches laitières en vertu de la Loi des épizooties, dans le voisinage de Moncton..........*Pas imprimée.*

153. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 26 février 1923,—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondances, documents, rapports, etc., échangés entre le ministre des Travaux publics ou un de ses fonctionnaires, ou un autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement et le ministre des Travaux publics de la Colombie-Britannique ou un de ses fonctionnaires, ou un autre ministre ou fonctionnaire de ce gouvernement provincial, relativement à la protection de l'île Nicomen contre le débordement de la rivière Fraser. Déposée le 26 mars 1923.—*L'hon. M. Stevens*..........*Pas imprimée.*

154. Rapport touchant la première partie de l'Enquête (sujets auxquels il est référé au télégramme G.W.V.A.) par la commission royale sur les Pensions et le Rétablissement. Déposée le 28 mars 1923.
Imprimé à titre de document sessionnel et à la fin de distribution aux sénateurs et aux députés.

154*a*. Rapport de la commission royale sur les pensions et le rétablissement,—Premier rapport intérim sur la deuxième partie de l'enquête (certaines questions relatives aux pensions, soins médicaux et Rétablissement, affectant les vétérans canadiens et leurs dépendants). Déposé le 21 mai 1923.
Imprimé à titre de document parlementaire et à fin de distribution aux sénateurs et aux députés.

155. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mars 1923:—Tableau montrant:—1. Superficie en acres totale de toutes les terres dans ce qu'on appelle la zone de préemption définie par la Loi des Terres fédérales, 1908. 2. Combien d'acres de ces terres sont administrées par le gouvernement fédéral en vertu (*a*) des préemptions non prouvées; (*b*) des homesteads achetés et non prouvés; (*c*) réserves forestières et parcs; (*d*) pâturages; (*e*) terres scolaires. Déposée le 28 mars 1923.—*M. McTaggart.*
Pas imprimée.

156. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923:—Relevé indiquant:—1. Le dossier des procédures d'un sous-comité du Conseil privé nommé en vertu du décret 1566 du 12 mai 1921, auquel fut soumis l'établissement d'un tableau d'honoraires exigés par le gouvernement pour les patentes, permis et baux, etc.; 2. Les rapports et recommandations que tous les fonctionnaires des départements ont faits au Conseil ou à un ministre à ce sujet; 3. Les noms et qualités des fonctionnaires des départements qui se sont enquis de la question et qui ont fait rapport; 4. Du rappart recommandant l'échelle des honoraires exigés du gouvernement pour l'enregistrement des transferts, et autres documents, sous l'empire des règlements qui gouvernent les concessions minières de quartz dans le territoire du Yukon. Déposée le 9 avril 1923.—*M. Black (Yukon)*..........*Pas imprimée.*

157. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Etat faisant voir:—1. Quelles dépenses, paiements ou déboursés on a faits depuis le 1er avril 1922 à même des sommes autres que celles qui sont incluses dans les montants votés par le parlement pour le ministère de la Milice et de la Défense, touchant les item payés dans l'exercice financier 1920-21, à même les sommes votées par le ministère de la Milice et de la Défense. 2. De quelle autorité ces sommes ont été payées à même d'autres crédits, et pourquoi le virement a été fait. 3. Si le département de l'Auditeur général s'est opposé à ce genre de paiements ou à d'autres tentatives de faire de pareils paiements. Dans l'affirmative, dans quels cas. Déposée le 9 avril 1923.—*M. Boys*..........*Pas imprimée.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars:—1. Le gouvernement est-il propriétaire d'une cale-sèche à Lévis. 2. Dans l'affirmative, quand l'a-t-il acquise. 3. De qui l'a-t-il acquise. 4. Combien le gouvernement a-t-il payé pour cette cale-sèche. 5. Quand l'a-t-il acquise? 6. Combien de bateaux ont été réparés dans cette cale chaque année depuis lors. 7. Quel est le tonnage de chaque bateau qui a été réparé dans la cale-sèche en question. 8. Quelles réparations ont été faites. 9. Où est située cette cale-sèche. 10. A qui appartient les propriétés environnantes? Déposée le 9 avril 1923.—*M. Anderson*..........*Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, mémoires, rapports et autres documents touchant la demande d'ouverture

Volume 6—*Suite*

d'un bureau de poste à North-Oakville, en 1921, et au sujet aussi de l'ordonnance contremandant l'ouverture de ce bureau. Déposée le 9 avril 1923.—*M. Anderson.* *Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 février 1923,—Relevé indiquant:—1. Quelle somme est actuellement chargée aux chemins de fer maintenant compris dans le Canadien-National, quant aux frais de construction, d'équipement, et aux déficits. 2. Quelle partie de cette somme est imputable aux dépenses du capital, et quelle partie l'est aux déficits. 3. Quelles sommes découlant du No 2 sont respectivement imputées aux chemins de fer anciennement appelés Canadian-Northern, Grand-Tronc-Pacifique, Transcontinental National, Intercolonial et Grand-Tronc. 4. Quelles sont les charges annuelles fixes imputées au Canadian-Northern, au Grand-Tronc-Pacifique, au Transcontinental National et au Grand-Tronc. 5. S'il y a des charges annuelles fixes contre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. 6. Dans l'affirmative, quelles sont ces sommes. 7. Quel est le total des charges fixes quant aux garanties détenues contre le Canadien-National par des particuliers, en dehors des garanties et avances du gouvernement fédéral. 8. Quelle est la somme des charges annuelles fixes des différents chemins de fer du réseau National, du chef des garanties et prêts du gouvernement fédéral. Déposée le 9 avril 1923.—*M. Euler...........Imprimée à l'usage des sénateurs et des députés.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, écrits et autres documents relatifs au contremandement du contrat de Peter Thibeau pour le transport des malles entre Thibeauville et Sporting-Mountain Station, Nouvelle-Ecosse. Déposée le 10 avril 1923.—*M. Hanson......Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mars 1923,—Tableau montrant:—1. Combien on a vendu de quart de sections de terrains scolaires dans la zone de préemption définie par la Loi des Terres fédérales, 1908, à venir au 31 décembre 1922. 2. Revenu total reçu de ces ventes, à venir au 31 décembre 1922. 3. Quelles sommes impayées sur ces terres, à venir au 31 décembre 1922. 4. Combien de quart de sections de ces terrains ont été rétrocédées au gouvernement. Déposée le 10 avril 1923.—*Mr. McTaggart ....Pas imprimée.*

163. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, daté du 19 février 1923,—Adresse à Son Excellence le Gouverneur général,—Relevé indiquant la corpondance, les lettres, documents, pétitions, etc., échangés entre le gouvernement ou un de ses membres, ou un fonctionnaire des départements, et des personnes de Vancouver, C.-A., touchant la retraite de certains membres de la Commission du port de Vancouver et la nomination de leurs successeurs; aussi, copie des décrets de l'Exécutif nommant des membres de la Commission du port de Vancouver depuis sa formation; aussi, copie des décrets du Conseil adoptés depuis le 1er janvier 1922, autorisant les dépenses de la Commission du port de Vancouver pour des améliorations au port. Déposée le 11 avril 1923.—*L'hon. M. Stevens..........Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre du Sénat du 8 mars 1923:—La valeur des importations au Canada d'après le cours du pays d'origine ainsi que d'après le cours canadien, de chaque pays séparément, et le montant des droits perçus sur ces articles provenant de chacun de ces pays séparément, dans la période comprise entre le 1er juillet 1922 et le 1er janvier 1923, pour les articles suivants:

VALEUR DES PRODUITS IMPORTÉS POUR LA CONSOMMATION AU CANADA, ET DROITS DE DOUANE PERÇUS SUR CHACUN PENDANT L'ANNÉE 1922

Articles	Valeur	Droits de douane
	$	$
(a) Machines aratoires	7,732,215	660,644 16
(b) Viandes	9,286,552	1,815,609 42
(c) Graisses, huiles et gras d'animaux	2,977,100	311,817 93
(d) Lait et produits laitiers	2,325,897	267,184 52
(e) Peaux de vache, veau, mouton, crues ou salées	6,747,824	–
(f) Laine	3,883,433	651 72
(g) Oeufs	2,476,906	244,216 22
(h) Pommes vertes	914,962	153,525 60
(i) Pommes de terre	450 909	69,487 60
(j) Poisson et produits des pêcheries	2,800,000	315,509 79

Volume 6—*Suite*

Importations pour la consommation en 1922

Articles	Unité	Quantité	Valeur	Droits
(*a*) *Machines aratoires et outillage de ferme—*			$	$ c.
Accessoires de lieuses	$	....	13,713	1,379 70
Bols en acier pour écrémeuses	$	....	9,412	En franchise
Ecrémeuses	N°	5,484	216,134	En franchise
Cultivateurs, sarcloirs et pièces	$	....	46,228	6,584 72
Excavateurs locomobiles de $3,000 au plus et pièces de rechange	N°	11	30,286	En franchise
Semoirs, drilles	N°	811	32,219	4,806 58
Machines portatives à l'usage des fermes	N°	1	506	88 56
Pièces de rechange pour machines portatives	$	....	734,961	En franchise
Tracteurs agricoles de $1,400 au plus	N°	4,592	2,411,653	En franchise
Tracteurs agricoles, n.a.d., et pièces de rechange	N°	88	312,617	54,689 33
Taraces	N°	297	9,487	1,610 30
Machines à hacher le fourrage	N°	885	67,621	10,342 25
Fourches à fourchons	N°	4,344	3,276	675 45
Brayeuses de grain	N°	85	4,658	801 05
Herses, et pièces de	$	....	71,508	9,904 62
Moissonneuses-lieuses	N°	1,582	253,694	25,450 96
Chargeur de foin	N°	3	870	130 50
Presses à foin	N°	148	41,347	11,370 49
Faneuses mécaniques	N°	1	29	4 35
Herses	N°	3,584	1,755	378 37
Râteaux à cheval	N°	180	5,585	737 39
Hache-foin ou hache-paille	N°	2,115	1,738	261 90
Tondeuses de gazon	N°	197	208	42 91
Faucheuses	N°	409	23,188	2,447 84
Etendeurs d'engrais	N°	60	5,567	766 66
Charrues et pièces de	$	....	571 680	93,265 50
Excavateurs pour le plantage des poteaux	N°	1,111	1,424	250 65
Extracteurs de pommes de terre	N°	928	69,664	10,904 25
Râteaux, n.a.s	N°	3,638	2,212	464 67
Moissonneuses	N°	30	2,220	222 20
Rouleaux pour la ferme, les routes ou les champs	N°	26	8,137	1,572 75
Faux	Douz.	530	6,200	1,286 92
Faucilles	Douz.	336	834	149 87
Bêches et pelles	Douz.	2,852	15,646	4,248 85
Cribles de batteuses mécaniques	N°	1,922	1,631,115	245,750 65
Pièces de cribles de batteuses mécaniques	$	....	621,704	97,259 62
Moulins à vent et pièces de	$	....	34,046	5,958 46
Pièces d'instruments aratoires	$	....	266,943	31,486 80
Autres instruments aratoires	$	....	192,834	33,759 44
Trayeuses mécaniques et accessoires: appareils centrifuges pour le contrôle du beurre, du gras, du lait, etc. (depuis le 14 mai 1922)	$	....	6,515	977 25
Classeuses de fruits ou de légumes (depuis le 24 mai 1922)	N°	30	2,881	432 15
Total	....	....	7,732,215	660,464 16
(*b*) *Viandes—*				
de bœuf, fraîches	Liv.	110,566	32,250	3,316 98
de bœuf, saumurées, en barils	Liv.	858,900	53,465	17,176 00
de bœuf				
de mouton ou d'agneau, fraîches	Liv.	2,061,025	344,014	58,160 15
de porc, fraîches	Liv.	34,708,132	5,321,788	1,041,243 96
jambons, bacons, etc., marinés	Liv.	4,544,009	672,349	90,876 37
de porc, fraîches	Liv.	11,560,950	1,226,744	231,217 00
de porc, saumutées, en baril	Liv.	1,536,363	196,348	30,727 26
Volaille et gibier, n.a.s	$	....	67,449	31,297 31
Saucisses	Liv.	349,966	108,081	6,999 32
Autres viandes fraîches,	Liv.	275,418	29,684	8,258 39
Autres viandes, salées	Liv.	88,785	18,619	1,775 70
Viandes séchées ou fumées et viandes conservées, n.a.s.	Liv.	140,563	32,822	2,811 26
Conserves de viande	Liv.	1,569,812	282,481	71,420 65
Extraits de viande	$	....	110,694	21,586 58
Soupes	$	....	789,764	216,742 49
Total	....	....	9,286,552	1,815,609 42

Volume 6—*Suite*

IMPORTATIONS POUR LA CONSOMMATION EN 1922—*Suite*

Articles	Unité	Quantité	Valeur	Droits
(*c*) *Huiles et gras d'animales*—			$	$ c.
Graisses brute pour la fabrication des savons et des huiles	Liv.	15,973,504	1,077,938	En franchise
Graisse et dégras pour l'apprêtage des cuirs	Liv.	1,515,844	70,227	En franchise
Saindoux	Liv.	1,232,095	1,105,854	204,641 90
Composées de saindoux, stéarine, etc	Liv.	2,739,658	268,960	53,732 41
Huile de saindoux	Gal.	20,633	19,329	4,726 55
Oléomargarine	Liv.	1,032,405	172,738	En franchise
Oléone	Gal.	8,833	7,827	1,369 72
Huile de pieds de bœuf	Gal.	6,232	7,005	1,751 25
Autres huiles animales, n.a.s	Gal.	56,509	42,373	7,397 20
Suif	Liv.	876,458	65,537	13,107 40
Bougies, n.a.s	Liv.	458,895	80,309	19,809 35
Cire d'abeilles	Liv.	221,352	59,003	5,282 15
Total	....	....	2,977,100	311,817 93
(*d*) *Lait et produits laitiers*—				
Crème et lait, frais	$	....	33,841	5,922 59
Lait concentré	Liv.	232,285	51,823	7,635 72
Beurre	Liv.	6,396,836	1,912,519	216,399 31
Caséine	Liv.	535,703	61,185	16,826 02
Fromage	Liv.	686,754	266,529	20,400 88
Total	....	....	2,325,897	267,184 52
(*e*) *Peaux de boeufs, de veaux et de moutons*—				
Peaux de veaux, vertes	Liv.	5,466,304	1,289,548	En franchise
Peaux de bœufs, vertes	Liv.	32,847,294	5,114,662	En franchise
Peaux de moutons, vertes	Liv.	2,764,390	343,614	En franchise
Total	....	....	6,747,824	....
(*f*) *Laines*—				
Laines, etc., n'ayant reçu d'autre préparation que le lavage, n.a.s	Liv.	15,885,150	3,877,036	En franchise
Laine longue Leicester, Cotswold, Lincolnshire, South Down, laines dites lustrées et autres laines de peigne comme il s'en produit au Canada	Liv.	21,724	6,397	651 72
Total	....	....	3,883,433	651 72
(*g*) *Œufs*	Douz.	8,140,547	2,576,906	244,216 22
(*h*) *Pommes au naturel*	Barils	170,584	914,862	153,525 60
(*i*) *Pommes de terre, n.d*	Boiss.	347,453	450,909	69,487 60
(*j*) *Poisson et produits des pêcheries*—				
Morue, aiglefin et merlan frais,	Liv.	1,186,761	44,026	6,757 11
Morue, aiglefin et merlan, marinés	Liv.	261,114	10,005	96 00
Morue, aiglefin et merlan, fumés	Liv.	590	44	2 15
Morue, aiglefin, et merlan, desséchés	Liv.	7,563,857	449,538	703 37
Flétan, frais	Liv.	2,746,009	220,638	24,517 41
Hareng, frais	Liv.	237,942	6,038	259 14
Hareng en conserves	Liv.	326,015	49,865	13,225 99
Hareng, fumé	Liv.	1,360	257	8 61
Hareng, mariné	Liv.	10,167,744	297,100	8,201 42
Maquereau, frais	Liv.	52,254	5,154	522 24
Sardines, anchois, etc., en boîtes	Boîtes	4,021,992	384,993	84,448 38
Saumon frais	Liv.	2,792,977	179,601	25,226 00
Saumon, en conserves	Liv.	518,463	28,838	19,921 18
Saumon, fumé	Liv.	21,285	6,489	210 45
Saumon, mariné	Liv.	455,777	27,984	37 52
Encornet	$	....	24,134	En franchise
Homards, frais	$	....	4,220	562 50
Homards, en conserves	Liv.	59,231	40,239	113 40
Huîtres de semence et de reproduction	$	....	4,240	En franchise
Huîtres en coquille	Barils	2,499	20,197	5,049 25

Volume 6—*Suite*

IMPORTATIONS POUR LA CONSOMMATION EN 1922—*Fin*

Articles	Unité	Quantité	Valeur	Droits
(*g*) *Poisson et produits des pêcheries*—Fin.			$	$ c.
Huîtres écaillées	Gal.	133,390	282,065	13,339 00
Huîtres en conserves	Boîtes	150,345	27,225	4,561 63
Huîtres préparées, n.a.s	Liv.	13,008	7,941	2,382 30
Boitte, fraîche	Liv.	1,800	24	18 00
Poisson fumé ou désossé	Liv.	25,274	4,380	222 96
Poisson, conservé dans l'huile, n.a.s	$	....	43,040	14,705 00
Poisson, toutes autres espèces, frais	Liv.	1,128,560	96,959	10,892 28
Poisson, toutes autres, expèces, marinés	Liv.	786,245	64,593	1,645 83
Poisson, séché, n.a.s	Liv.	336,610	78,862	3,069 87
Poisson, en conserves, n a s	$	....	139,848	38,716 41
Poisson en vie et oeufs de poisson pour fins de reproduction	$	....	3,299	En franchise
Huile de poisson, foie de morue	Gal.	113,938	67,984	2,906 24
Huile de poisson, autre, n.a.s	Gal.	28,357	16,362	3,616 77
Huile de phoque	Gal.	13,010	8,133	En franchise
Huile de flanc de baleine	Gal.	13,914	9,288	2,041,27
Ambre gris	$	....	251	En franchise
Eponges marines	$	....	82,436	13,501 41
Issues de poisson	$	....	7,961	En franchise
Autres produits des pêcheries	$	....	56,729	13,828 40
Total	....	....	2,800,980	315,509 79

Déposée le 11 avril 1923.—*L'hon. M. Lynch-Staunton*...............*Pas imprimée.*

165. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 juin 1922:—Copie de toute correspondance provenant ou à destination de tout député et de tout ministère ou de tout fonctionnaire de Gouvernement, ou d'autres personnes, relativement à la nomination et au renvoi, aux années 1921 et 1922, de l'équipage du cutter *Hudson,* propriété du Gouvernement. Déposée le 13 avril 1923.—*L'hon. M. Baxter*..........*Pas imprimée.*

166. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, écrits, documents télégrammes quelconques, relatifs au retrait du travail professionnel que M. Charles Blake, avocat de Brandon, soldat rapatrié, faisait pour le département du Revenu de l'intérieur, et la remise de ce travail à M. Clément, de Brandon. Déposée le 13 avril 1923.—*M. Black (Yukon)*..........*Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, écrits, documents, télégrammes, etc., relatifs au retrait du travail professionnel que M. F.-G. Thompson, avocat de Winnipeg, faisait au ministère du Revenu de l'intérieur. Déposée le 13 avril 1923.—*M. Black (Yukon) Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, écrits, documents, télégrammes, etc., relatifs d'une façon quelconque au retrait du travail professionnel que M. H.-P. Blackwood, avocat de Winnipeg, faisait pour le ministère du Revenu de l'intérieur. Déposée le 13 avril 1923.—*M. Black (Yukon)*..*Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, lettres, documents, télégrammes et autres écrits échangés entre le gouvernement d'alors ou un de ses ministres, et des particuliers intéressés dans la vente des lots 31 et 32 du lot 8, ville de Vermilion, Alberta, au gouvernement. Déposée le 13 avril 1923.—*M. Spencer*..*Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 février 1923,—Relevé indiquant:—1. La Valeur totale des actifs du Pacfique-Canadien. 2. Total des émission d'actions du capital du Pacifique-Canadien. 3. Dette obligatoire du Pacifique-Canadien. 4. Autres obligations de la compagnie, sauf les comptes courants. 5. Réserves totales au comptant de la compagnie, au 31 décembre 1922, y compris les prêts faits par la compagnie. 6. Si le Pacifique-Canadien a d'autres réserves que de l'argent. Dans l'affirmative, quelle est leur valeur totale. 7. Valeur des actifs du Pacifique-Canadien, venant des recettes ou venant des revenus assurés par la vente ou autre dispo-

Volume 6—*Suite*

sition des actifs de la compagnie. 8. Si le gouvernement fédéral a accordé de l'assistance à un chemin de fer acquis par le Pacifique-Canadien après cette assistance. 9. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces chemins de fer, et quelle était l'importance de l'assistance accordée quant à (*a*) octroi de terre—acrage; (*b*) somme d'argent; (*c*) autre assistance et sa valeur. 10. Si les provinces du Canada ont donné assistance au Pacifique-Canadien. 11. Dans l'affirmative, quelles étaient la nature et l'importance de cette assistance, quant à (*a*) nom du chemin de fer; (*b*) nom de la province; (*c*) l'acrage des terres accordées; (*d*) la somme d'argent; (*e*) la nature et la valeur de toute autre assistance; (*f*) les garanties obligataire. 12. Si les provinces du Canada ont accordé une assistance au Pacifique-Canadien ou à une compagnie qu'il a acquise postérieurement. 13. Dans l'affirmative, quelles étaient la nature et l'importance de cette assistance, quant aux détails suivants: (*a*) nom de la compagnie; (*b*) nom de la province; (*c*) acrage et valeur des terres accordées; (*d*) droits que l'octroi de terres comportait; (*e*) sommes d'argent; (*f*) la nature et l'importance de toute autre assistance; (*g*) comme des garanties obligatoires. Déposée le 13 avril 1923.—*M. Lucas*......................................*Pas imprimée.*

170*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Si le gouvernement fédéral a construit le Pacifique-Canadien entre Kamloops et Port Moodey, et l'a remis au Pacifique sans frais pour cette compagnie. 2. Sinon, quelle partie du Pacifique-Canadien le gouvernement canadien a construite en Colombie-Britannique. 3. Quel a été le coût réel des lignes du Pacifique construites en Colombie par le gouvernement canadien et remise au Pacifique. 4. Si le gouvernement fédéral a construit ou payé pour la construction d'une partie quelconque du Pacifique? Dans l'affirmative, quelles sont les parties qu'il a construites ou payées, et quelle était leur valeur. 5. Valeur totale des lignes remises au Pacifique-Canadien, soit pleinement ou partiellement construites et payées par le gouvernement fédéral. 6. Somme totale d'argent donnée au Pacifique-Canadien pour aider la construction de son chemin de fer. 7. Acrage total des terres données au Pacifique-Canadien pour l'aider à construire son chemin de fer? 8. Recettes totales du Pacifique-Canadien, du chef de la vente ou de la disposition de ces terres, jusqu'ici. 9. Combien d'acres de ces terres il reste au Pacifique aujourd'hui, ou à ses compagnies subsidiaires, et leur valeur par acre et au total. 10. Quels dividendes le Pacifique-Canadien a payés en pourcentage et en sommes totales pour chaque année, en 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920 et 1921. Déposée le 24 avril 1923.—*M. Kellner*.......*Pas imprimée.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mars 1923,—Etat montrant:—1. Combien de grain on a cultivé dans les réserves sauvages des trois provinces des prairies au cours des cinq dernières années. 2. Quelle proportion a été cultivée par les sauvages, individuellement. 3. Quelle proportion par les locataires blancs. 4. Quelle proportion par les travaux de surproduction. 5. Combien de grain on a cultivé dans les mêmes réserves au cours des cinq années antérieures à la période indiquée. 6. Quelle superficie a été travaillée et jachérée (été) par les sauvage dans les dernières cinq années. 7. Quelle superficie dans les cinq années antérieures. 8. Quels loyers on a perçus dans les cinq dernières années. 9. Quelle somme on a perçue dans les cinq années antérieures. Déposée le 13 avril 1923.—*M. Evans.* *Pas imprimée.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondance, écrits, pétitions, télégrammes et autres documents échangés entre le département des Affaires des sauvages, le ministre et les fonctionnaires de ce département, et la Réserve des sauvages des Six-Nations, son conseil, ses membres ou ses résidents, depuis le 1er janvier 1922, relativement aux relations de la réserve avec le gouvernement du Canada, et aux plaintes du Conseil contre le département des Affaires des sauvages. Déposée le 13 avril 1923.—*M. Senn*............*Pas imprimée.*

173. Copie d'une lettre du secrétaire du Board of Trade de Vancouver, au premier ministre du Canada relative à la question de soi-disant taux de fret désavantageux aux intérêts de la province de la Colombie-Britannique. Déposée le 16 avril 1923. *Pas imprimée.*

174. Copie d'un rapport de W. A. Dryden sur sa mission en Amérique du Sud pour s'enquérir de la situation du cheptel et des possibilités de l'ouverture d'un marché pour les sujets d'élevage canadiens. Déposée le 18 avril 1923............*Pas imprimée.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, écrits, pétitions et requêtes, télégrammes et autres documents échangés

Volume 6—*Suite*

par le ministère des Postes et toute personne, depuis l'année 1911 jusqu'à ce jour, relativement à la démission de Mme J. Nolin, directrice de la poste à Saint-David, comté de Lévis. Déposée le 18 avril 1923.—*M. Bourassa*............*Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 avril 1923,—Etat indiquant:—1. Quelle quantité de grain de chaque espèce a été expédiée du port de Montréal dans chacune des années 1920, 1921 et 1922. 2. Combien de ce grain était de culture canadienne et combien de culture américaine. 3. Quelle proportion de la récolte de grain canadien de 1922 a été expédiée de Montréal en 1922? 4. Combien de grain a été manutenté par l'élévateur du Grand-Tronc et combien par les élévateurs de la Commission du havre de Montréal, dans chacune des années 1920, 1921 et 1922. 5. La Commission du havre de Montréal a-t-elle récemment acheté du National-Canadien cet élévateur du Grand-Tronc? Si oui, combien l'a-t-elle payé. 6. Quelle est la capacité d'emmagasinage de cet élévateur? 7. Quelle est la capacité d'emmagasinage des autres élévateurs appartement à la Commission du havre de Montréal, et combien, au total, ces élévateurs ont-ils coûté. Déposée le 18 avril 1923.—*M. Coote*..*Pas imprimée.*

177. Copie de l'ordre du jour et de la correspondance se rapportant à la Conférence économique impériale et à la Conférence impériale devant se tenir en 1923. Déposée le 19 avril 1923..*Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er mars 1923,—Etat indiquant:—1. Combien au total a coûté la perception de l'impôt sur le revenu dans les années 1918, 1919, 1920, 1921 et 1922. 2. Combien a-t-on payé en tout en loyers pour les bureaux du chef de cette perception dans les années indiquées. 3. Que représenterait le total de l'intérêt sur la somme placée dans les édifices appartenant au gouvernement et utilisés relativement à la perception de l'impôt susdit dans les années indiquées. 4. Combien a-t-on payé en tout en salaires relativement à cette perception dans les années indiquées. 5. Quel est le total de toutes les autres dépenses découlant de la perception de l'impôt sur le revenu dans les années susdites. 6. Quel est le total de l'impôt perçu sur le revenu dans les années 1918, 1919, 1920, 1921 et 1922. Déposée le 23 avril 1923.—*M. Black (Huron)*..............................*Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Combien a coûté au total la perception des taxes de douanes et d'accises en 1918, 1919, 1920, 1921 et 1922. 2. Combien a-t-on payé en loyers pour bureaux du chef de ce travail de perception pendant les années susdites. 3. Que représenterait au total l'intérêt sur les sommes placées dans les édifices appartenant au gouvernement et utilisés pour la perception des taxes susdites dans les années indiquées. 4. Quel est le total des appointements payés relativement à la perception des taxes dans les années indiquées. 5. Quel est le total de toutes les autres dépenses découlant de la perception des taxes d'accise et de douane pendant les années indiquées. 6. Combien a-t-on perçu en tout du chef des taxes de douane et d'accise dans les années 1918, 1919, 1920, 1921 et 1922. Déposée le 23 avril 1923.—*M. Black (Huron)*......*Pas imprimée.*

180. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923:—Tableau indiquant toutes les nominations que la Commission du service civil a faites depuis le 1er janvier 1922, ainsi que les noms des titulaires, dans tous les cas où les nominations n'ont pas été suivies de l'entrée en fonctions des personnes nommées; indiquant aussi dans chaque cas, qui exerce les fonctions que le titulaire de la Commission n'exerce pas, et les cas où le titulaire de la Commission était un soldat rapatrié. Déposée le 23 avril 1923.—*Le très hon. M. Meighen*..................................*Pas imprimée.*

181. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1923:—Copie de tous papiers, lettres, rapports et autres documents, touchant la destitution de U. Bélanger, agent de gare à Padoue, comté de Matane, en 1922. Déposée le 23 avril 1923.—*M. Pelletier.* *Pas imprimée.*

182. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1923:—Copie de tous papiers, lettres, rapports et autres documents, touchant la destitution de A.-C. Bélanger, agent de nuit à la gare de Saint-Moïse, comté de Matane, en 1922. Déposée le 23 avril 1923. —*M. Pelletier*..*Pas imprimée.*

183. Réponse à un ordre du Sénat du 2 mars 1923,—Etat indiquant: 1. A combien s'est totalisée la récolte mondiale du blé en 1921. 2. Quelle quantité de blé est entreposée à Port-Arthur et à Fort-William durant l'hiver de 1922-23. 3. Quelle quantité

Volume 6—*Suite*

de blé le Canada a-t-il exportée en Orient en 1911, 1916, 1918, 1921, avec mention, si possible, de la quantité exportée en 1922. 4. Combien de quintaux de farine et quelles qualités, le Canada a-t-il exportés en Orient durant les années susdites. 5. Combien de boisseau de blé et de quintaux de farine le Canada a-t-il exportés en Europe, avec mention, si possible, des différents pays européens où ils ont été exportés, en 1911, 1916, 1918 et 1921. Déposée le 25 avril 1923.—*L'hon. M. Schaffner. Pas imprimée.*

184. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mars 1923,—Etat indiquant: 1. Quel était en 1896 le parcours des chemins de fer appartenant au gouvernement fédéral. 2. Combien coûtaient ces chemins de fer au pays à cette date. 3. Quel était en 1911 le milage total des chemins de fer appartenant au gouvernement fédéral. 4. Combien coûtaient ces chemins de fer au pays à cette date. 5. Quel était, au 1er janvier 1922, le milage total des chemins de fer appartenant au gouvernement fédéral. 6. Quel était au 1er janvier 1922, le coût net public des chemins de fer acquis de Mackenzie et Mann par le gouvernement fédéral. 7. Quel est au Canada le milage total des chemins de fer acquis du Grand-Tronc par le gouvernement fédéral. 8. Quel est le milage total aux Etats-Unis. 9. Combien le Grand-Tronc coûtait-il au Canada, le 1er janvier 1922, tant ici qu'aux Etats-Unis. 10. Combien tous les chemins de fer du gouvernement fédéral coûtaient-ils au Canada, le 1er janvier 1923. Déposée le 26 avril 1923.—*M. Tobin*........................*Pas imprimée.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 février 1923,—Etat indiquant:—1. Quels maîtres de poste du comté de Lévis ont été destitués du 1er juillet 1911 au 1er janvier 1922. 2. Quels sont ceux qui ont été destitués à la suite d'une enquête. 3. Pour quelles fautes ou infractions ont-ils été destitués. 4. Lesquels ont été destitués sans enquête. 5. Pour quelles fautes ou infractions ces derniers ont-ils été destitués. 6. Combien d'entre eux ont été réintégrés dans leurs fonctions. Déposée le 26 avril 1923.—*M. Bourassa*..................................*Pas imprimée.*

186. Réponse à une adresse du 19 mars 1923 à Son Excellence le Gouverneur général:—Copie de tous papiers, écrits, télégrammes, arrêtés ministériels, affidavit ou documents quelconques touchant la destitution de M. D.-W. Morrison, maître de poste à St. Peters, Nouvelle-Ecosse, y compris toutes les communications échangées avec M. W.-E. McLellan, surintendant suppléant de district pour le ministère des Postes en Nouvelle-Ecosse. Déposée le 26 avril 1923.—*M. Hanson*....*Pas imprimée.*

187, 187*a*. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 19 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, lettres, documents, télégrammes et autres écrits échangés entre le gouvernement actuel ou un de ses ministres ou fonctionnaires, et le gouvernement de la Colombie-Britannique ou un de ses ministres ou fonctionnaires, relativement à l'immigration orientale ou touchant d'une façon quelconque aux droits ou privilèges des Orientaux au Canada. Déposée les 26 avril et 28 juin 1923.—*M. McQuarrie*..................................*Pas imprimée.*

188, 188*a*. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 19 mars 1923:—1. Relevé indiquant les statuts, décrets du Conseil, règlement et autres ordonnances et dispositions de la province de la Colombie-Britannique depuis sont entrée dans la Confédération, relativement à l'immigration orientale, aux droits ou privilèges désavoués des Orientaux, et indiquant aussi la date du désaveu, et les raisons du désaveu dans chaque cas. 2. Copie de tous papiers, correspondances, lettres, documents, télégrammes et autres écrits échangés entre le gouvernment actuel ou un de ses ministres ou fonctionnaires, et le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique ou un de ses ministres ou un de ses fonctionnaires, relativement au désaveu d'une législation de la province sur les Orientaux. 3. Copie de tous documents, papiers, correspondances, lettres, télégrammes et autres écrits échangés entre le Secrétaire d'Etat ou un de ses fonctionnaires et un des juges de la cour de comté à Vancouver, sur la naturalisation des aubains d'Orient. 4. Copie de tous les décrets du Conseil et autres règlements adoptés pendant ou depuis la dernière session du Parlement, relativement à l'immigration orientale. 5. Renseignements détaillés sur l'immigration orientale depuis que le gouvernement actuel est entré en fonctions, avec classification quant à l'âge, le sexe, la nationalité et l'occupation des immigrants. Déposée les 26 avril et 28 juin 1923.—*M. McQuarrie*........*Pas imprimée.*

189. Quatrième rapport annuel du conseil d'administration de la marine marchande du gouvernement canadien, limitée, pour l'année terminée le 31 décembre 1922. Déposé le 30 avril 1923..................................*Déposé sous forme imprimée.*

Volume 6—*Suite*

190. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1923:—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondances et autres documents échangés depuis janvier dernier entre le ministre du Travail ou un de ses fonctionnaires, et la *Civil Employees Union* de Prince-Rupert ou un de ses officiers, ou un fonctionnaire municipal de Prince-Rupert, ou d'autres personnes, relativement à la demande d'un tribunal de conciliation. Déposée le 30 avril 1923.—*L'hon. M. Stevens*........................*Pas imprimée.*

191. Copie d'un arrêté du Conseil C.P. 713, en date du 21 avril 1923, nommant F. G. Congdon, C.R., d'Ottawa, commissaire pour s'enquérir de toutes les circonstances incidentes ou relatives à toute gratification accordée ou à tout paiement effectué par les administrateurs de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc en guise d'indemnité ou d'allocation de retraite à tous directeurs de la compagnie, et pour faire rapport de ses conclusions. Déposée le 30 avril 1923..................*Pas imprimée.*

191*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 avril 1923:—Copie de tous documents, lettres et correspondances, échangés entre le département de la Justice ou un de ses fonctionnaires et un ministre de la Couronne, relativement à une Commission que présidait feu Augustus Power, C.R., pour faire enquête sur la maladministration supposée de F.-C. Congdon, C.R., pendant l'exercice de ses fonctions comme administrateur du Yukon; et copie du rapport de la commission en question. Déposée le 14 juin 1923.—*M. Hanson*..................................*Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Combien de personnes étaient temporairement employées dans les différents départements du gouvernement, le 31 décembre 1922? 2. Combien de personnes étaient temporairement employées dans les différents départements du gouvernement le 31 décembre 1922. Déposée le 1er mai 1923.—*M. Archambault*....................*Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1923:—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, correspondances et autres documents aux mains du gouvernement et échangés entre M. Walter Fisher, inspecteur en chef des pêcheries de la division de l'est, à Halifax, Nouvelle-Ecosse; M. T.-W. Croker, inspecteur des pêcheries à New-Castle, Nouveau-Brunswick; Joseph Le Blanc, du village Richibouctou, et le ministère de la Marine et des Pêcheries touchant la saisie et la confiscation du bateau-pêcheur *Joseph Le Blanc,* pour pêche illégale en l'année 1922, au cap Richibouctou, Nouveau-Brunswick. Aussi, copie de l'ordre du ministre de la Marine et des Pêcheries pour la remise du bateau confisqué audit Joseph Le Blanc. Déposée le 1er mai 1923.—*M. Léger*..*Pas imprimée.*

194. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 avril 1923,—Etat indiquant:—1. Quel était le nombre total des employés de la Commission des grains, à Fort-William, en 1922, et combien au total leur payait-on en salaires? 2. Combien de personnes employait-on dans la division du pesage, chaque mois, et combien leur payait-on chaque mois en salaires? 3. Combien de grain cette division a-t-elle pesé chaque mois? 4. Combien de personnes étaient employées dans la division d'inspection, chaque mois, et combien leur payait-on chaque mois en salaires? 5. Combien de grain cette division a-t-elle inspecté chaque mois? Déposée le 2 mai 1923.—*M. Coote.*
Imprimée pour distribution aux sénateurs et députés.

195. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 février 1923,—Etat indiquant:—1. Quelles sont les rampes directrices du National-Canadien pour le trafic vers l'est et vers l'ouest entre les points suivants: (*a*) Vancouver et la frontière est de la Colombie; (*b*) la frontière est de la Colombie et Fort-William; (*c*) Fort-William et North-Bay; (*d*) North-Bay et Toronto; (*e*) North-Bay et Montréal. 2. Quelles sont les rampes directrices du Pacifique-Canadien entre les points suivants: (*a*) Vancouver et Revelstoke (*b*) Revelstoke et Canmore; (*c*) Canmore et Fort-William; (*d*) Fort-William et Montréal; (*e*) Montréal et Saint-Jean-Ouest, N.-B.? 3. La section du Canadien-National traversant le cañon de la rivière Fraser entre Kamloops et Hope, Colombie-Britannique, a-t-elle été la plus coûteuse à l'ouest de Fort-William sur ce réseau? 4. Combien la construction de cette section du Canadien-National a-t-elle coûté au mille, à travers le cañon de la rivière Fraser entre Kamloops et Hope? 5. Combien la construction du Canadien-National a-t-elle coûté au mille entre Ottawa et Montréal, y compris le tunnel de Montréal. 6. Combien la construction du Canadien-National a-t-elle coûté au mille entre les endroits suivants: (*a*) Montréal et Winnipeg, y compris le tunnel de Montréal; (*b*) Winnipeg et Vancouver? 7. Coûte-t-il plus cher de remorquer des marchandises par le Pacifique entre Vancouver et les prairies, que par le Canadien-National entre les

Volume 6—*Suite*

mêmes points, ou entre Prince-Rupert et les prairies par le Grand-Tronc-Pacifique? 8. Lorsque les compagnies du Canadien-National et du Grand-Tronc-Pacifique ont commencé leur exploitation entre les prairies et la côte Pacifique, la Commission des chemins de fer leur a-t-elle permis d'adopter l'échelle des tarifs appliqués au Pacifique-Canadien et basée sur les frais d'exploitation de cette dernière compagnie dans les montagnes, échelle connue sous le nom de Tarif des montagnes? 9. Le tarif des montagnes, suivi actuellement, s'applique-t-il au Pacifique-Canadien sur le mouvement de toutes les marchandises allant à la Colombie, en venant ou la traversant, de même façon qu'il s'applique aux mouvements du fret par le National-Canadien? 10. Le gouvernement se propose-t-il de voir que les tarifs du Canadien-National ne soient pas plus élevés que le tarif des prairies, là où les chemins de fer traversent la Colombie sur des rampes aussi favorables que celles des prairies? 11. L'hiver augmente-t-il les frais d'exploitation des chemins de fer dans les prairies et dans l'est du Canada au-dessus des frais d'exploitation d'été? 12. Le Pacifique est-il partagé entre huit divisions d'exploitation et les frais d'exploitation de ce réseau sont-ils tenus par divisions, notamment par les divisions du Nouveau-Brunswick, de Québec, Ontario, Algoma, Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique? 13. Quel est le parcours du Pacifique-Canadien dans chaque division? 14. Quelles sont les démarcations principales de ligne de ces divisions?—15. Le Canadien-National est-il partagé en divisions d'exploitation, savoir lignes vers l'est et lignes vers l'ouest ayant partage à Fort-William? 16. Est-il d'autres divisions du Canadien-National pour lesquelles des comptes de débours et de recettes d'exploitation sont tenus? Si oui, quelles sont-elles, et quand ont-elles été établies? 17. Quelles ont été les dépenses totales d'exploitation du Pacifique-Canadien, par mille de ligne, dans les années 1917, 1920 et 1921, quant aux dispositions suivantes: Colombie, Manitoba, Québec et Nouveau-Brunswick? 18. Quel a été le coût total d'exploitation du Pacifique-Canadien exprimé par le coût par mille de grosse-tonne, dans les années 1917, 1920 et 1921, dans les divisions de la Colombie, de Québec et du Nouveau-Brunswick? 19. Quel a été le coût total d'exploitation du Pacifique, exprimé par mille-vagon dans les divisions de la Colombie, du Nouveau-Brunswick et de Québec? 20. Quel a été le coût d'exploitation du Pacifique, exprimé par le coût au mille de ligne dans les divisions d'Alberta et de Colombie prises ensemble, et dans les divisions du Nouveau-Brunswick et de Québec prises ensemble pour les années 1917, 1920 et 1921? 21. Quelle a été la densité du trafic, indiquée en vagons-milles par mille de ligne, et en milles-grosse-tonne, par mille de ligne, dans les années 1917, 1920 et 1921, dans les divisions de Colombie, du Nouveau-Brunswick et de Québec prises ensemble, et de Colombie et d'Alberta prises ensemble? 22. Le Pacifique-Canadien est-il divisé en deux divisions principales pour fins de comptabilité savoir: les lignes de l'est et celles de l'ouest, et le point de division entre les deux systèmes est-il à Fort-William, Ontario? 23. Quels ont été les revenus nets par mille de ligne, et par train-mille du Pacifique-Canadien pour les lignes de l'est et pour les lignes de l'ouest dans les années 1916, 1917, 1918, 1919 et 1920? 24. Quelles ont été les recettes nettes du Pacifique par mille de ligne, par train-mille pour les années de 1912 à 1916 inclusivement, dans les divisions Nouveau-Brunswick ou Atlantique, et Colombie-Britannique? Déposée le 2 mai 1923.—*M. McBride*..............*Pas imprimée.*

196. Rapport de l'inspection des navires, supplément du cinquante-cinquième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, exercice 1921-22, (Marine). Déposé le 2 mai 1923..................................*Déposé sous forme imprimée.*

197. Réponse à un ordre du Sénat du 13 avril 1923:—Copie de toute la correspondance et de toutes les lettres et dépêches échangées entre les chambres de commerce et les conseils municipaux des cités de Québec, Saint-Jean, Moncton et Halifax, et le gouvernement canadien, la Commission des chemins de fer du Canada et les administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada, depuis le 1er juillet 1922 jusqu'à aujourd'hui, au sujet de l'utilisation de la ligne transcontinentale jusqu'à Québec, St. John et Halifax. Déposée le 2 mai 1923.—*L'hon. M. Turgeon.*
Pas imprimée.

198. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mars 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, lettres, documents, télégrammes et autres écrits échangés entre le ministère des Postes, la Commission du Service civil d'Ottawa, et M. Camille Bolté, employé du bureau de poste de Montréal; aussi copie de la correspondance échangée entre M. Gaboury, surintendant des postes à Montréal, et M. P.-F. Coolican, d'Ottawa, et entre M. Léonard, maître de poste de Montréal et le département au sujet de M. Camille Bolté. Déposée le 4 mai 1923.—*M. Archambault*.......*Pas imprimée.*

Volume 6—*Suite*

199. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mars 1923:—Copie de tous les papiers, écrits, télégrammes, affidavit et documents d'une nature quelconque que le gouvernement possède, relativement aux nominations d'officiers et de marins, par le gouvernement. pour le navire *Eureka,* à la Pointe-au-Père, ou relativement à la conduite des hommes auxquels le gouvernement a confié la charge du bateau en question. Déposée le 7 mai 1923.—*M. Hanson*....................................*Pas imprimée.*

200. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général en date du 30 avril 1923,—Copie de tous papiers, télégrammes, pétitions, lettres, arrêtés ministériels et autres documents touchant la construction d'un pont sur le canal Lachine, dans le quartier Saint-Henri de la cité de Montréal. Déposée le 8 mai 1923.—*M. Mercier.*

201. Copie du projet d'entente entre le gouvernement britannique et le gouvernement canadien relativement aux avances pour frais de passage des ouvriers de firme, des domestiques et des immigrants juvéniles qui immigrent au Canada. Déposée le 9 mai 1923. *Imprimée pour distribution aux sénateurs et aux députés.*

202. Déclaration préparée par la Commission géologique relativement à la découverte de placers d'or au Labrador. Déposée le 9 mai 1923....................*Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Quels sont les noms des fonctionnaires de la Douane dans le comté de Halton, et où ils sont installés. 2. Quelle somme chaque bureau a perçue dans ce comté en (*a*) 1921 et (*b*) 1922. 3. Quelles ont été les dépenses totales de chaque bureau, y compris les appointements des fonctionnaires, en (*a*) 1921 et (*b*) 1922. 4. Qui est fonctionnaires des douanes à Streetsville, comté de Peel, Ontario. 5. Quelle somme ce bureau a perçue en 1921 et 1922 respectivement. 6. Quelles ont été les dépenses totales du bureau, y compris les appointements du fonctionnaire, dans ces deux années respectivement. 7. Quelle partie des recettes de ce bureau a été perçue sur les marchandises entrant dans le comté de Halton, en 1921 et 1922 respectivement. Déposée le 9 mai 1923.—*M. Anderson*....................................*Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre du Sénat du 27 février 1923,—Etat indiquant:—1. Combien de wagons particuliers ou officiels sont affectés aux chemins de fer nationaux du Canada. 2. Combien de fonctionnaires du réseau sont admis à se servir de wagons particuliers ou officiels. 3. Combien coûte, en moyenne, le complet équipement d'un wagon particulier ou officiel. 4. Combien d'hommes constituent le personnel d'un wagon particulier ou officiel, quels sont leurs emplois respectifs et quel est leur salaire. 5. Des wagons particuliers ou officiels ont-ils leur approvisionnement alimentaire, en cours du service, et qui supporte la dépense. 6. Outre les wagons particuliers ou officiels entretenus par le ministère des chemins de fer, combien d'autres voitures particulières ou officielles sont entretenues et mises au service de l'administration du gouvernement du Canada. 7. Quelles sont respectivement les personnes qui se servent de ces voitures. Ces voitures sont-elles pourvues d'un personnel et sur qui retombe la dépense. 9. Combien y a-t-il d'automobiles attachés officiellement au service de la Milice et de la Défense. 10. Quel a été leur prix d'achat. 11. Combien coûte leur entretien annuel. 12. Par qui ces automobiles sont-ils employés et pour quel usage sont-ils réservés. 13. Outre ces automobiles appartenant au service de la Milice et de la Défense, combien le gouvernement du Canada garde-t-il d'automobiles à Ottawa, à même les fonds publics; par qui ces autres automobiles sont-ils employés; quel en a été le prix d'achat et combien coûtent leur entretien. 14. Combien le gouvernement du Canada (s'il en tient) tient-il d'automobiles en service; quel a été le prix d'achat de ces automobiles et combien coûte chaque année leur entretien. 15. Combien de chauffeurs sont affectés aux automobiles officiels du service de la Milice et de la Défense. Quels salaires et allocations ces chauffeurs reçoivent-ils respectivement. 16. Outre ces chauffeurs au service de la Milice et de la Défense, combien le gouvernement du Canada emploie-t-il ou paie-t-il de chauffeurs. Déposée le 9 mai 1923.—*L'hon. M. Fowler*....................*Pas imprimée.*

205. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Tous les départements du gouvernement font-ils leurs achats par voie de la Commission des achats du Canada? 2. Sinon, quels départements les font, et quels départements ne les font pas. 3. Si tous n'achètent pas par l'entremise de la Commission, quelle est la raison de l'abstention. Déposée le 14 mai 1923.—*M. Kennedy (Edmonton).* *Pas imprimée.*

Volume 6—*Suite*

206. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923,—Tableau montrant:—1. Combien de fonctionnaiares temporaires la Commission du service civil a nommés permanents du 15 mars 1921 au jour où le gouvernement Meighen a démissionné. 2. Combien parmi ces fonctionnaires ont subit avec succès l'examen de concours. 3. Combien, parmi ces fonctionnaires, ne savent pas écrire, n'ont pu signer leur nom, mais ont simplement apposé leur croix à la formule d'assermentation exigée par la loi. Déposée le 14 mai 1923.—*M. Archambault*......*Pas imprimée.*

206*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Combien de commis temporaires du service public la Commission du service civil a-t-elle nommés permanents depuis le 1er janvier 1922? 2. Quels sont les noms et les fonctions de ces commis? 3. A quelle date sont-ils devenus permanents? Déposée le 18 mai 1923.—*M. Archambault* ......*Pas imprimée.*

207. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 février 1923:—Copie de tous les contrats, soumissions et autres documents relatifs au charbon que le gouvernement canadien a acheté dans l'année close le 31 janvier 1923, dans la ville de Winnipeg, pour servir aux édifices fédéraux, etc., y compris une liste des personnes qui ont vendu ce charbon, la quantité achetée dans chaque cas, et la somme payée à la *Canadian Coal Sales Company Limited*, pour fourniture de charbon comme susdit. Déposée le 14 mai 1923.—*M. McMurray* ......*Pas imprimée.*

208, 208*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 avril 1923,—Etat indiquant les noms des compagnies de journal et d'imprimerie qui ont reçu des sommes du gouvernement pour impressions, depuis le 1er janvier 1922, ainsi que les sommes reçues dans chaque cas par chacune des compagnies. Déposée le 16 mai 1923.—*M. Black (Yukon). Pas imprimée.*

208*b*. Relevé indiquant les noms de compagnies d'imprimerie et de journal qui ont reçu de l'argent du gouvernement pour impressions, depuis le 1er janvier 1918, et combien chacune d'elles a reçu. Déposée le 30 mai 1923......*Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1923,—Relevé indiquant:—1. Noms, titres officiels et appointements des fonctionnaires qui avaient la charge des édifices publics fédéraux, dans la division de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics le 1er janvier 1921, 1922 et 1923. 2. Dans quelles villes sont les bureaux de chacun de ces fonctionnaires. 3. A quelle date ils ont été nommés, et comment ils ont été classifiés. 4. Combien d'employés se trouvaient sous les ordres de ces fonctionnaires-en-charge, le 1er janvier 1921, 1922 et 1923. 5. Combien d'édifices publics chaque fonctionnaire-en-charge avait-il sous ses ordres, le 1er janvier 1921, 1922 et 1923. 6. Si les fonctions de ces fonctionnaires-en-charge ont toutes été classifiées par la Commission du service civil ou par la compagnie Arthur Young. 7. S'il y a des vacances dans ces fonctions de fonctionnaires-en-charge. 8. Dans l'affirmative, quelles sont-elles, et depuis quand elles se sont produites. 9. La raison de ces vacances. *Pas imprimée.*

210. Réponse à un ordre du Sénat du 13 avril 1923,—Etat indiquant:—Le coût total du service civil pour l'exercice clos le 31 mars 1919, et pour l'exercice clos le 31 mars 1922. (L'expression "service civil" signifie tous les fonctionnaires de l'Etat visés par les dispositions de la *Loi du service civil de 1918* et ses modifications). Déposée le 16 mai 1923.—*L'hon. M. Bradbury* ......*Pas imprimée.*

211. Rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir des taux de transport du grain sur les Grands lacs. Déposé le 18 mai 1923.
Imprimés pour les documents parlementaires et distribution aux sénateurs et aux députés.

212. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 avril 1923:—Relevé indiquant les noms des marchands de grains de la division d'inspection de l'ouest, qui ont pris une patente en vertu de la Loi des Grains; aussi, une liste des marchands grainetiers qui n'ont pas pris de patente. Déposée le 18 mai 1923.—*L'hon. M. Stevens*....*Pas imprimée.*

213. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 avril 1923,—Etat indiquant:—1. Depuis que la paix est signée, si le gouvernement a songé à utiliser les terrains du camp de Valcartier. Dans l'affirmative, ce qui en est résulté. 2. S'il est vrai que ces terrains, jadis, cultivés, sont complètement perdus pour l'agriculture et pour la municipalisation de Sainte-Catherine, dans la banlieue de Québec. 3. S'il est vrai que l'aqueduc de cette propriété n'aura prochainement aucune valeur. 4. S'il est vrai que la pro-

Volume 6—*Suite*

priété entière, située comme elle l'est à quelques milles seulement de la gare de Valcartier et longeant les deux rives de la rivière Jacques-Cartier, pourrait être avantageusement vendue. 5. Si le gouvernement a reçu des offres pour cette propriété, ou lui a fait des représentations à ce sujet. 6. Qui est actuellement gardien du camp de Valcartier. Dans quelles circonstances et par quelle influence il a été nommé. Si sa nomination peut être révoquée au bon plaisir du gouvernement. Quelles sont ses fonctions. Qui est son supérieur immédiat. Si le gouvernement reçoit des rapports réguliers sur ce camp et sur son gardien. Si le gardien a des assistants. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et qui les a nommés. Si ce camp est, comme propriété militaire, inspecté de temps à autre. Si les rapports sont faits à la Milice. Si le gouvernement sait que l'été dernier (1922) plusieurs personnes occupaient les différents pavillons du camp. Par quel droit et quelle autorité ces pavillons étaient occupés. 7. Si le commandant du district militaire n° 5 a la surveillance de cette propriété, et fait rapport à ce sujet. Dans l'affirmative, si le gouvernement produira ces rapports. S'il y a de la correspondance entre le ministère de la Milice et celui de l'Agriculture, touchant cette propriété. Dans l'affirmative, si le gouvernement la produira. Quel est le salaire de ce gardien et de ses assistants. 8. S'il est vrai qu'un des pavillons du camp a été détruit par le feu en janvier dernier. Si une enquête militaire a été tenue sur les causes de l'incendie, et si on a cherché tous les témoins à cette fin, ou le ministère s'est-il contenté d'un simple rapport. S'il y a des documents ou de la correspondance sur ce sujet. Dans l'affirmative, si le gouvernement voudra les produire. 9. S'il est vrai qu'en 1915 un chemin a été construit entre le camp et Québec et que le chemin public de Sainte-Catherine, entre le IVe rang et Saint-Michel a été dès lors fermé par les autorités militaires, et que depuis ce temps le chemin est le seul et peut seul être utilisé. Si ce chemin n'appartient pas au gouvernement, et dans ce cas si ce dernier ne doit pas l'entretenir l'hiver et l'été. Si on a donné des ordres à cet effet, et si on contrôle les ordres donnés. Si le gardien du camp est responsable de l'entretien de ce chemin. Déposée le 21 mai 1923.—*M. Delisle* ....*Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1923,—Relevé faisant voir:—Le total des dépenses de chaque département du gouvernement, pour les appointements des fonctionnaires, temporaires et permanents respectivement dans les années de 1911 à 1922 inclusivement. Déposée le 21 mai 1923.—*M. Michaud*..........*Pas imprimée.*

215, 215a. Réponses à un ordre de la Chambre du 12 février 1923:—Copie des papiers, correspondances, lettres, documents et autres écrits échangés depuis le 31 décembre 1921 (*a*) entre les membre du gouvernement ou des fonctionnaires du gouvernement, et le Canadien-National ou le Canadian-Northern ou autre chemin de fer appartenant au Canada, (*b*) entre des membres du parlement et le Canadien-National ou le Canadian-Northern ou autre chemin de fer, propriété du Canada. 2. Copie de tous papiers, correspondances, lettres, documents, ou écrits quelconques échangés entre des membres ou des fonctionnaires du gouvernement, et les anciens directeurs du Canadien-National touchant la démission de ces directeurs. 3. Copie des papiers, correspondances, lettres, documents ou écrits quelconques échangés entre des membres ou des fonctionnaires du gouvernement et les anciens directeurs du Grand-Tronc, touchant la démission de ces directeurs. Déposées le 21 et le 30 mai 1923.—*Sir Henry Drayton*.. .. ..*Pas imprimée.*

216. Réponse à un ordre du Sénat du 13 avril 1923,—Etat faisant connaître:—(*a*) L'autorisation accordée à la *Imperial Oil Company* pour établir une canalisation reliant le quai du chemin de fer de l'Etat aux réservoirs de ladite compagnie, à Barrack-Point, Sydney, Nouvelle-Ecosse, sur un terrain appartenant à Sa Majesté. (*b*) Le prix exigé pour ce privilège et pour le quaiage relativement à une ou plusieurs cargaisons déchargées audit endroit l'automne dernier. (*c*) Quelle doit être la durée de ce régime. (*d*) Toute la correspondance échangée entre les chemins de fer nationaux du Canada ou quelque ministère du gouvernement et la *Imperial Oil Company* ou ses représentants, et les documents qui s'y rapportent. Déposée le 31 mai 1923.—*L'hon. M. McLennan*..*Pas imprimée.*

217. Réponse à un ordre du Sénat du 26 avril 1923:—Etat faisant connaître quelles sommes les divers ministères du gouvernement ont dépensées en frais de messageries, billets de chemins de fer et frais télégraphiques entre le 1er janvier 1922 et le 31 décembre 1922, et à quelles compagnies de chemins de fer, de messageries et de télégraphes ces sommes ont été respectivement versées. Déposée le 30 mai 1923.—*L'hon. M. McDonald*..*Pas imprimée.*

Volume 6—*Suite*

218. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1923:—Copie de tous papiers, documents, devis de vente, termes et conditions de vente, conventions, rapports officiels recommandant la vente, et toute autre correspondance touchant la vente de vingt-sept des plus petits bateaux de la Marine marchande du gouvernement canadien. Déposée le 1er juin 1923.—*M. Church*............................*Pas imprimée.*

219. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 avril 1923:—Relevé indiquant les recettes et dépenses des navires suivants pour les voyages indiqués: 1. *Canadian Winner,* quittant Vancouver le 8 août 1922 pour l'Orient, et revenant le 12 octobre 1922. 2. *Canadian Inventor,* parti de Vancouver le 28 septembre 1922 pour l'Orient, et revenu le 20 novembre 1922. 3. *Canadian Britisher,* parti de Vancouver le 13 mai 1922 pour l'Australie, et revenu le 4 octobre 1922. 4. *Canadian Traveller,* parti de Vancouver le 13 juillet 1922 pour l'Australie, et revenu le 1er décembre 1922. 5. *Canadian Farmer,* parti de Vancouver le 18 juillet 1922 pour des endroits de la Californie, revenu le 12 août 1922, reparti de Vancouver le 14 août pour la Californie, et revenu le 13 septembre 1922. 6. *Canadian Observer,* parti de Vancouver le 7 juillet 1922 pour la Californie, et revenu le 23 août 1922; reparti le 28 août 1922, pour la Californie, et revenu le 24 septembre 1922. Déposée le 1er juin 1923.—*L'hon. M. Stevens*............................*Pas imprimée.*

220. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 25 avril 1923,—Copie de tous les arrêtés ministériels, lettres, conventions, télégrammes et autres correspondances touchant la vente du chemin de fer *Toronto Suburban* ou une partie de cette lignes, par le gouvernement du Canada, ou par le Canadien-National, à la Commission d'énergie Hydro-électrique, ou à la ville de Toronto. Déposée le 1er juin 1923.—*M. Church*............................*Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, conventions, lettres, télégrammes et autres documents touchant l'achat, par le gouvernement fédéral ou par le Canadien-National d'une propriété située à l'angle nord-ouest des rues King et Yonge, Toronto, pour fins de chemin de fer. Déposée le 1er juin 1923.—*M. Church*............................*Pas imprimée.*

222. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 mai 1923:—Copie de tous les rapports faits au ministère au cours du dernier exercice financier, conformément à la Loi des Banques, paragraphe 2 de l'article 91. Déposée le 5 juin 1923.—*M. Coote.* *Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 avril 1923:—Relevé des cas où une rémission a été accordée à des personnes convaincues d'infraction à la Loi du revenu de l'intérieur pour avoir établi ou conduit, ou aidé à établir ou conduit des alambics illicites ou illégaux, et condamnées de ce chef: indiquant aussi les noms des personnes qui ont bénéficié de ces rémissions, et les noms des avocats ou conseil comparant en l'espèce; les relevés, devant dans chaque cas, embrasser toutes les affaires inscrites depuis le 1er janvier 1922, et indiquer la ou les personnes qui ont bénéficié de ces rémissions dans chaque cas. Déposée le 5 juin 1923.—*M. Ladner*......*Pas imprimée.*

224. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1923,—Etat indiquant:—1. Tous les rapports annuels et supplémentaires des départements du service public qui, depuis la nomination du comité éditorial (4 octobre 1917) jusqu'ici, ont été imprimés en anglais, et qui n'ont pas été en leur temps ou plus tard, traduits en français, ou qui, ayant été traduits, n'ont pas été imprimés. 2. Tous les pamphlets et livres quelconques qui ont été imprimés en anglais, pendant la même période, et qui n'ont pas en leur temps ou plus tard, été traduits en français, ou qui, ayant été traduits, n'ont pas été publiés. 3. Toutes les ordonnances ou décisions données soit par le comité éditorial ou les ministères, et en vertu desquelles la traduction susdite n'a pas été faite, ou en vertu desquelles la traduction, une fois faite, n'a pas été publiée. Déposée le 5 juin 1923.—*M. Vien*............................*Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 mai 1923,—Etat indiquant:—1. Combien de fonctionnaires domiciliés à Ottawa sont employés tout le temps dans tous les ministères fédéraux. 2. Combien de fonctionnaires domiciliés en dehors d'Ottawa sont employés tout le temps dans tous les ministères fédéraux. Déposée le 5 juin 1923. —*M. McQuarrie*............................*Pas imprimée.*

226, 226*a*. Réponses à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923:—Relevé indiquant le nombre de fonctionnaires du gouvernement qui ont été destitués, et de tous ceux qui ont

Volume 6—*Suite*

été nommés par le gouvernement (dans le cas où une vacance faite ou à faire a été ou doit être remplie), du 1er janvier 1922 jusqu'à l'adoption du présent ordre, et indiquant aussi les postes vaqués ou à vaquer, et les noms des personnes destituées, ou dont les démissions ont été demandées, la raison de la destitution ou de la demande de démission dans chaque cas, le nom des nouveaux titulaires; indiquant aussi dans chaque cas si une enquête a été faite.

227. Copie d'un mémoire soumis au premier ministre du Canada de la part du comité des actionnaires et renfermant des considérations émanées des détenteurs des obligations de débentures à quatre pour cent du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Déposée le 6 juin 1923. Déposée les 6 et 8 juin 1923.—*M. Hanson....Pas imprimée.*

228. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1923:—Relevé indiquant toutes les propriétés immobilières avec leur emplacement approximatif, leur superficie, et leur description résumée, que le Canadien-National ou ses compagnies subsidiaires ont vendues ou convenu de vendre depuis le 14 octobre 1922, et indiquant en deuxième lieu toutes les propriétés immobilières que le Canadien-National ou ses compagnies subsidiaires ont achetées ou convenu d'acheter depuis la date susdite; et indiquant dans chaque cas le prix de vente ou d'achat, ainsi que les noms des acquéreurs et des vendeurs. Déposée le 7 juin 1923.—*Le très hon. M. Meighen.........Pas imprimée.*

228*a*. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 11 avril 1923:—Copie de tous les arrêtés ministériels adoptés depuis le 1er janvier 1922, et autorisant au ratifiant les achats ou ventes de terres ou propriétés, par le chemin de fer Canadien-Northern ou ses compagnies subsidiaires, ou par le chemin de fer Canadien-National, ou le Grand-Tronc, ou ses subsidiaires. Déposée le 7 juin 1923.—*M. Boys. Pas imprimée.*

229. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1923:—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents touchant l'Association des pêcheries de saumon, de la rivière Margaree, en 1922 et 1923, y compris en particulier tous les papiers, lettres télégrammes et autres documents concernant les membres et les propriétés de cette association, et la distribution des sommes que le ministère de la Marine et des Pêcheries paye à l'Association ou à ses membres. Déposée le 8 juin 1923.—*M. Hanson..Pas imprimée.*

230. Etat supplémentaire indiquant en détail les appropriations des Chemins de fer Nationaux Canadiens 1923-24. Déposé le 14 juin 1923................*Pas imprimé.*

231. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923:—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et une compagnie ou un particulier relativement à l'occupation des îles arctiques et du Québec septentrional, aux diverses expéditions faites dans ces régions, ou aux rapports et résultats de ces expéditions; aussi, copie de tous les contrats s'il en est faits par le gouvernement avec compagnie ou un particulier, accordant des privilèges sur ces territoires. Déposée le 14 juin 1923.—*M. Parent ....Pas imprimée.*

231*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 juin 1923,—Relevé montrant:—1. Si le gouvernement entend envoyer cette année une expédition dans les îles arctiques. Dans l'affirmative, pourquoi. 2. Si le gouvernement dispose à ces fins d'un navire appelé *Arctic.* 3. Si ce navire a déjà fait des voyages dans ces endroits, et, dans l'affirmative, (*a*) à quelles dates différentes, (*b*) de qui se composait son équipage, (*c*) combien de ministères administratifs étaient représentés à bord, et par qui ils l'étaient, (*d*) combien chacune de ces expéditions a coûté, et quelle a été la part de chaque ministère dans ces dépenses. 4. Si le gouvernement entend acheter un ou deux vaisseaux destinés spécialement aux îles arctiques. Dans l'affirmative, quel prix on a fixé pour chacun de ces vaisseaux. 5. Si le département a établi des postes pour la gendarmerie à cheval en quelques endroits de ces territoires. Dans l'affirmative, combien de gendarmes sont actuellement en ces endroits, et quels devoirs ils sont appelés à remplir. 6. Si le gouvernement entend envoyer des artistes pour prendre des vues animées dans ces régions. Dans l'affirmative, quelles sont les personnes qui ont charge de ce service. 7. Si le gouvernement sait qu'un meurtre a été commis dans ces régions. Dans l'affirmative, quelles mesures ont été prises pour intenter un procès au coupable supposé. Déposée le 21 juin 1923.—*M. Parent........Pas imprimée.*

232, 232*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 mai 1923:—Copie de tous télégrammes, correspondances, ou autres communications échangés au cours de l'été ou de l'au-

Volume 6—*Suite*

tomne de 1922 entre le gouvernement fédéral ou un de ses ministres ou représentants et la *Dominion Marine Association* ou un de ses agents ou représentants ou autres personnes quelconques, touchant l'abrogation ou la suspension des règlements fédéraux sur le cabotage, ou touchant l'encombrement du grain dans les ports des lacs ou à Montréal ou se rapportant à la combinaison supposée, ou à l'imposition de tarifs exorbitants de la part des compagnies d'expédition qui transportent le grain. Déposées les 14 et 21 mai 1923.—*M. Coats*............................*Pas imprimée.*

233. Copie d'un mémoire émanant des actionnaires ordinaires et privilégiés de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique du Canada et daté du 27 novembre 1922, à l'adressé du premier ministre du Canada, et réponse du gouvernement canadien comportant le rapport du comité canadien qui a examiné pour le compte du gouvernement canadien les doléances soumises au nom des actionnaires du Grand-Tronc. Déposée le 21 juin 1923.—*M. Archambault*.................*Pas imprimée.*

234. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril:—Copie du rapport de la Commission du havre de Montréal pour 1923 sur la construction du nouveau pont entre Montréal et Longueuil; et aussi copie des plans préparés par la Commission pour la construction de ce pont. Déposée le 21 juin 1923.—*M. Archambault*..........*Pas imprimée.*

235. Réponse à un ordre de la Chambre du 13 juin 1923,—Etat indiquant:—1. (*a*) Combien d'élévateurs termini publics, à Fort-William et Port-Arthur, ont des élévateurs termini privés appartenant à la même compagnie, ou virtuellement à la même compagnie, ou dont les actionnaires et les bureaux sont liés et associés aux deux entreprises; et combien de cesdits élévateurs ont des outillages de jonction directe, pour le transfert du grain d'un élévateur privé à un élévateur public. (*b*) Si le transfert direct entre un élévateur public et un élévateur privé a jamais été fait ou signalé. (*c*) Si cette pratique est actuellement suivie. (*d*) Par quelle autorité le transfert s'est fait, s'il y en a eu. (*e*) Si la loi des grains du Canada dit qu'un élévateur public et un élévateur privé na'uront aucune jonction matérielle. 2. Si le grain d'une tête de ligne est officiellement pesé à l'entrée et à la sortie, comme le veut la Loi des grains. 3. Si les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur sont tous pesés annuellement, comme le veut la loi des grains. Sinon, pourquoi. 4. Si le département d'inspection inspecte le grain et donne des certificats en vertu de l'artitcle 27 de la Loi des grains. 5. (*a*) Quelle méthode d'inspection le département d'inspection suit dans le chargement du grain dans les bateaux accostés aux élévateurs riverains de Port-Arthur et de Fort-William. (*b*) Si des spécimens sont pris sur la courroie dans le tunnel de l'élévateur, ou dans le transbordeur lors de la chute en cale, ou si on les prend dans le tunnel et dans le transbordeur de bord. (*c*) Advenant une différence entre les échantillons pris dans le tunnel et dans le transbordeur, lesquels sont jugés officiels. 6. (*a*) Si le département d'inspection détermine l'excédent d'humidité contenu dans le grain dur, humide et mouillé, et l'inscrit-il dans chaque certificat donné pour le grain hors-qualité. (*b*) Si l'élévateur terminal enlève l'excédent d'humidité au-dessus de la normale, quand il sèche le grain conformément au tarif. (*c*) Si les essais d'humidité sont fait avant le séchage du grain, dans les élévateurs termini publics, pour vérifier la contraction ou déperdition que l'élévateur devra charger au propriétaire du grain, en faisant le séchage. Sinon, comment on trouve la déperdition. (*d*) Si le département d'inspection vérifie et voit si les élévateurs termini enlèvent tout l'excédent d'humidité au-dessus de la normale, quant au grain qu'ils sèchent conformément au tarif. 7. Quelle autorité le département d'inspection exige d'un élévateur terminus quant à la propriété ou l'agence autorisées, avant qu'un lot puisse tre chargé; et si l'inspection est faite en conséquence, pour assurer que la qualité du grain ou des sous-produits de grain dont la sortie est commandée par le propriétaire ou l'agent autorisé, est égale à la qualité du propriétaire par l'élévateur. 8. Si le département d'inspection exige un honoraire pour inspecter le grain ou les sous-produits de grain qui ne représentent pas la qualité dont la sortie a été commandée par le propriétaire ou l'agent autorisé. 9. Si le blé de contrat contient un ou deux pour cent de blé petit ou raccorni, si le département d'inspection appelle la vagonnée une "clean-to-clean", ou indiquent un ou deux pour cent de déchet, selon le cas, pour la vagonnée. 10. Quelles charges le gouvernement a exigées pour l'inspection et le pesage du grain, dans chaque année consécutive depuis 1912. 11. Si le grain arrivant dans un élévateur terminus public de la division Ouest d'inspection, portant un certificat qualificatif, et mis en compartiment sous la surveillance officielle en vertu de la Loi des Grains, est sujet à un autre honoraire d'inspection lors de son chargement de sortie. Dans l'affirmative, pourquoi cette double inspection. 12. Si les honoraires d'inspection et de pesages sont basés sur le coût réel du service, ou

Volume 6—*Suite*

comment on les détermine. 13. Si le propriétaire du grain au sujet duquel il y a discussion avec le département d'inspection, et qui est soumis à l'examen, a droit à une partie scellée du spécimen officiel qui sert à l'examen. Dans l'affirmative, qui le lui fournit. Déposée le 21 juin 1923.—*M. Stevens*....................*Pas imprimée.*

236. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 avril 1923:—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondances et autres documents échangés entre le Premier ministre, le ministre des Chemins de fer et M. R.-H. Grant, de Sydney Mines, Nouvelle-Ecosse, ou autres personnes, touchant le transport de spiritueux sur le National-Canadien, ou sur d'autres lignes que ce réseau contrôle dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Déposée le 21 juin 1923.—*L'hon. M. Stevens*..........*Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 mai 1923:—Copie de tous télégrammes, correspondance, rapports, mémoires et autres documents échangés entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et celui de la Marine et des Pêcheries, et MM. Fennell, Henry et Smith, touchant la chaîne des élévateurs à grain entre Fort-William et Montréal, au cours des années 1922 et 1923. Déposée le 25 juin 1923.—*M. Coote*..*Pas imprimée.*

238. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1923:—Relevé indiquant toutes les commandes d'équipement placées par le chemin de fer Canadien-National depuis le 4 octobre 1922, y compris les commandes pour les wagons de différentes catégories, indiquées séparément; avec les prix ou les bases de prix dans chaque cas, et la comparaison de ces prix avec les derniers des commandes données pour fournitures semblables. Ce relevé devant contenir aussi les noms des fournisseurs, auxquels on a donné les commandes, le lieu de leurs manufactures et l'endroit où les commandes doivent être remplies; il indiquera aussi toute la correspondance et toutes les réquisitions, échangées entre les officiers des compagnies et un membre du gouvernement, relativement à la nécessité de semblables commandes. Déposée le 25 juin 1923.—*Le très hon. M. Meighen*....................................*Pas imprimée.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 février 1923:—Copie de correspondances, écrits, documents, et d'un état complet des règlements et conditions et des ententes intervenues entre des représentants du Canada et de la Grande-Bretagne au sujet de l'admission du bétail canadien de réserve et d'élevage en Grande-Bretagne. Déposée le 25 juin 1923.—*le très hon. M. Meighen*..............................*Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 février 1923,—Etat indiquant:—1. Combien de fonctionnaires du ministère de l'Agriculture ont assisté à des expositions pendans les neuf mois expirés le 31 décembre 1922, et quelles fonctions ils exerçaient. 2. Quelle a été au total la dépense de ce chef. Déposée le 25 juin 1923.—*M. Leader.* *Pas imprimée.*

241. Rapport de la Commission d'aviation pour l'année 1922. Déposé le 28 juin 1923. *Déposé sous forme imprimée.*

242. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 juin 1923:—Relevé indiquant tous les cas où des amendes et des frais ont été remis en tout ou en partie, après conviction pour infraction à la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, depuis le 1er janvier 1922. Ce relevé devant indiquer aussi sur quelles demandes ou représentations, verbales ou autres, ces rémissions ont été faites; et indiquer aussi dans chaque cas à quelle date a été dès lors ou depuis lors observée par les délinquants. Déposée le 28 juin 1923.—*M. Stewart (Leeds)*................................*Pas imprimée.*

243. Réponse partielle à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Etat indiquant:—1. Quels fonctionnaires fédéraux temporaires ou permanents exerçant leurs fonctions dans la ville et le district de Québec ont été destitués, du 15 octobre 1911 au 25 décembre 1921. 2. Quels sont ceux qui ont été destitués à la suite d'une enquête. 3. Quels sont ceux qui ont été destitués sans enquête. 4. Combien d'entre eux ont été réintégrés dans leurs fonctions, et à quelle date pour chacune. Déposée le 28 juin 1923.—*M. Cannon*..*Pas imprimée.*

244. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juin 1923:—Copie de toutes les communications changées entre M. W.-A. Dryden du comté d'Ontario, province d'Ontario et le gouvernement du Canada ou un de ses membres, ou de ses sous-ministres, et aussi, copie de tous rapports faits par M. Dryden ou par M. Duncan Marshall, au gouvernement ou à un de ses ministères. Déposée le 28 juin 1923.—*M. Maybee.* *Pas imprimée.*

Volume 6—*Suite*

245. Réponse partielle à un ordre de la Chambre du 19 février 1923,—Etat indiquant:—1. Quels sont les fonctionnaires des ministères fédéraux dans la cité et le district de Québec. 2. Quand chacun d'eux a été nommé. 3. Sur quelle recommandation ils ont été nommés. 4. Quels sont leurs fonctions et leurs appointements. 5. Quels sont ceux qui ont passé des examens du service civil. Déposée le 28 juin 1923.—*M. Cannon*......*Pas imprimée.*

246. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juin 1923,—Relevé indiquant:—1. Les exigences et la procédure touchant les spiritueux exportés du Canada (esprits, vin et bière) (*a*) lorsqu'un drawback est permis, (*b*) quand le droit de douane est payé; 2. Un état pour chacune des dix dernières années donnant (*a*) la quantité de liqueurs spiritueuses fabriquées au Canada; (*b*) la quantité de liqueurs spiritueuses importées au Canada; (*c*) la quantité de liqueurs spiritueuses exportées du Canada (i) avec drawback et (ii) droits payés; (*d*) la quantité de liqueurs spiritueuses inscrite pour consommation au Canada; (*e*) le revenu perçu, douanes et accise; et (*f*) le revenu brut des remises, douanes et accise. Déposée le 28 juin 1923.—*M. Good.* *Pas imprimée.*

247. Réponse à un ordre du Sénat, datée du 8 mars 1923,—Relevé indiquant: 1. Si un chalutier non inscrit au Canada a été autorisé, en 1922, à débarquer du poisson dans un port des Provinces maritimes sans acquitter le droit de douane sur sa pêche. 2. (*a*) Quel ou quels chalutiers ont opéré ce débarquement. (*b*) Quelle était la valeur respective de chaque charge ainsi débarquée. (*c*) A quel ou quels ports ces charges ont-elles été débarquées. (*d*) A quelle date respective chaque charge a-t-elle été débarquée. 3. En vertu de quelle (a) disposition de la Loi des douanes du Canada ou (*b*) autre autorité le débarquement du poisson a été autorisé. 4. Si le gouvernement canadien a pour principe d'autoriser des chalutiers non inscrits au Canada et dont l'équipage ne se compose pas de pêcheurs canadiens de débarquer leur capture dans des ports canadiens sans acquitter de droit de douane. Déposée le 28 juin 1923. *L'hon. M. Tanner*......*Pas imprimée.*

248. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 juin 1923:—Copie de tous papiers, correspondances, télégrammes, rapports et autres documents, avec les réponses touchant la fermeture de la division des aides aux soldats du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile vers le 20 juin prochain à Toronto. Déposée le 29 juin 1923.—*M. Church*......*Pas imprimée.*

249. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 11 juin 1923:—Copie de tous rapports, lettres, conventions, télégrammes, arrêtés ministériels et autres correspondances, échangés entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis relativement aux rapports de la Commission internationale conjointe des eaux profondes et du chenal maritime du Saint-Laurent, qui ont été faits depuis la session du Parlement en 1922. Déposée le 29 juin 1923.—*M. Church.* *Pas imprimée.*

250. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 28 mai 1923:—Copie de tous papiers, lettres, correspondances, télégrammes, arrêtés ministériels et autres documents touchant la vente d'une parcelle de terrain en vertu de l'arrêté ministériel 811 du 26 avril 1922, à la *Alberta Drainage Company*, d'Edmonton, Alberta, terrain qui comportait d'après l'arpentage, une superficie de 12,800 acres plus ou moins. Déposée le 29 juin 1923.—*M. Kellner*......*Pas imprimée.*

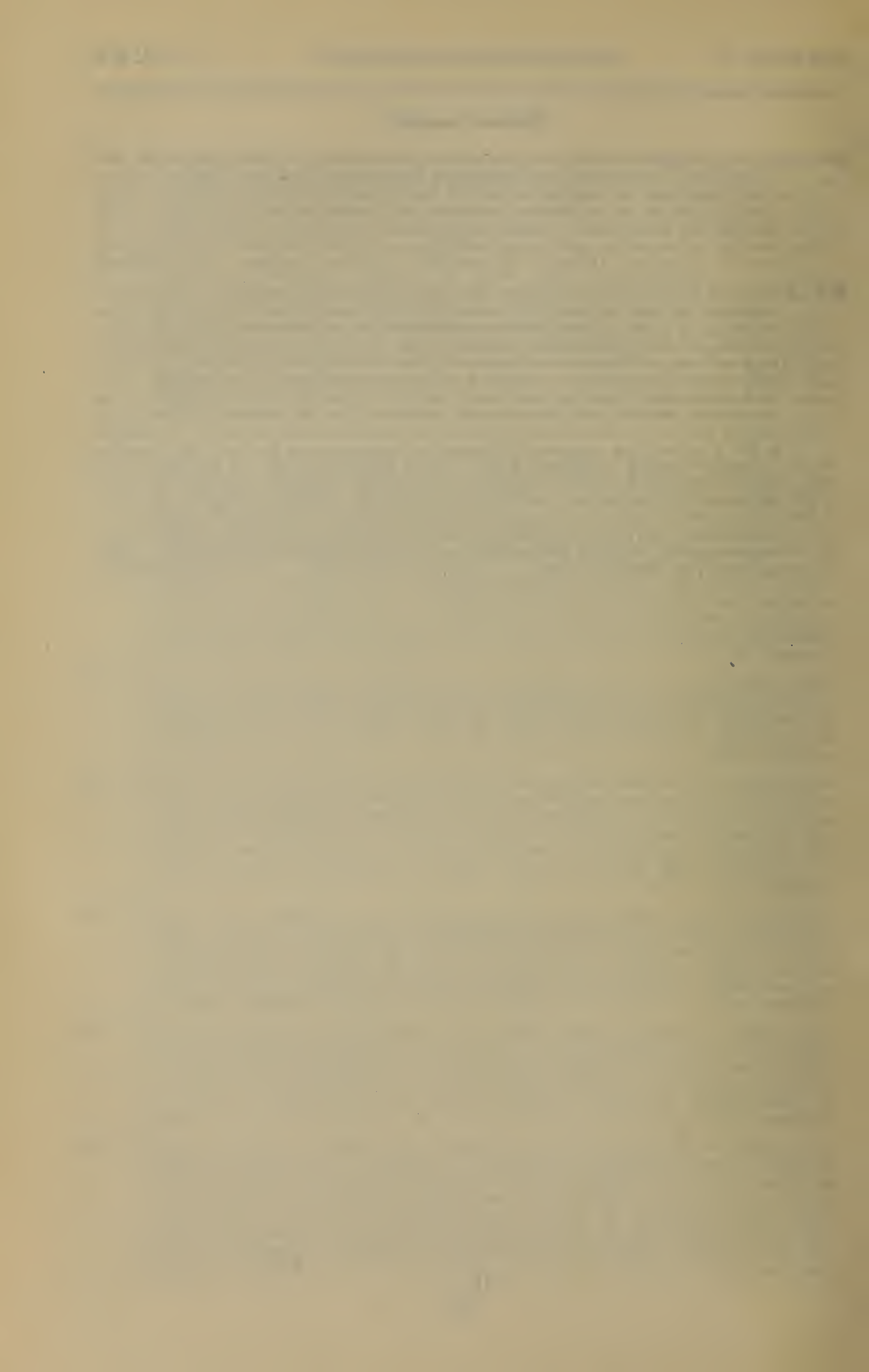
251. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1923,—Etat montrant:—1. Nombre total des fonctionnaires permanents et temporaires du gouvernement, le 31 mars dernier, (*a*) dans le service intérieur, et (*b*) dans le service extérieur. 2. Combien ont coûté au Dominion les appointements et allocations du dernier exercice financier, quant au (*a*) service intérieur, et (*b*) au service extérieur. Déposée le 29 juin 1923.—*M. Hanson*......*Pas imprimée.*

252. Réponse partielle à un ordre de la Chambre du 5 mars 1923:—Relevé indiquant les différents fonctionnaires techniques et professionnels nommés au service public du Canada pendant les années de septembre 1911 à décembre 1922, inclusivement, les appointements de chaque fonctionnaire, ses qualifications, et le mode suivi par la Commission du service civil dans le choix de chacun de ces fonctionnaires techniques et professionnels; aussi, un état détaillé indiquant les examinateurs dans chaque cas, et les fonctions auxquelles les candidats ont été nommés. Déposée le 29 juin 1923.—*M. Martell*......*Pas imprimée.*

Volume 6—*Fin*

253. Réponse à un ordre de la Chambre du 13 juin 1923:—Copie de tous télégrammes, correspondances, papiers, écrits et documents quelconques échangés entre un membre d'un département ou du gouvernement et les gérants, directeurs ou officiers du Canadien-National ou de la Marine marchande du Canada, depuis le 1er janvier 1922, touchant les navires de la Marine marchande du Canada, leur usage ou leur commodité, ou faisant quelque recommandation sur la vente ou autre mise en disposition de ces navires. Déposée le 29 juin 1923.—*Sir Henry Drayton....Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 juin 1923,—Relevé indiquant:—1. Par quel moyen, et en vertu de quel principe on distribue les assurances découlant des transactions de la Commission d'établissement des soldats, à Edmonton. 2. A quels particuliers, firmes ou compagnies agissant comme agents des compagnies d'assurances et demeurant à Edmonton, les assurances ont été adjugées, (*a*) en 1921 et (*b*) en 1922, et quelles primes on a payées à ces particuliers, firmes ou compagnies. 3. A quels particuliers, firmes ou compagnies agissant comme agents des compagnies d'assurances et résidant à Edmonton, ces assurances ont été données depuis le 1er janvier 1923 et quelles sont les primes payées à ces particuliers, firmes ou compagnies. 4. S'il y a parmi ces personnes indiquées ci-dessus des gens qui ont fait du service outre-mer pendant la dernière guerre? Dans l'affirmative, qui. 5. Si c'est la politique ou l'intention du gouvernement d'accorder des assurances découlant des transactions de la Commission d'établissement des soldats, à des personnes qui n'ont pas fait de service outre-mer pendant la dernière guerre. 6. Si c'est l'intention ou la politique du gouvernement de répartir les assurances comme susdit à certaines personnes choisies. Et dans l'affirmative, quels sont les noms de ces personnes. Déposée le 30 juin 1923.—*M. Boys*..................................*Pas imprimée.*



CINQUANTE-CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL

DE LA

DIRECTION DES PÊCHERIES

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

ANNÉE 1921-22

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1922

Au général Son Excellence le Très Honorable Lord Byng de Vimy, G.C.B., G.C.M.G., M.V.O., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Que j'aie l'honneur de lui soumettre, pour sa gouverne et pour celle du Parlement du Canada, le cinquante-cinquième rapport annuel de la direction des Pêcheries du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence,

Le très obéissant serviteur,

E. LAPOINTE,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, juillet 1922.

TABLE DES MATIÈRES

APPENDICES

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

A l'honorable ERNEST LAPOINTE,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le cinquante-cinquième rapport annuel de la direction des Pêcheries de ce ministère, qui embrasse l'année financière close le 31 mars 1922. Le rapport traite des sujets suivants:

Sommaire des exploitations relatives à la pêche de 1921.
Mise en application de la Loi relative à l'inspection du poisson.
Mise en application de la Loi relative aux Viandes et Conserves alimentaires.
Statistique de pêche.
Service de renseignements sur la boitte.
Recherches des bancs de maquereau.
Primes de pêche.
Pisciculture.
Echelles à poisson.
Travaux exécutés aux stations de biologie.
Observations relatives à l'histoire naturelle.
Entreprises internationales pour le repeuplement du fleuve Fraser.

Les appendices au rapport comportent les renseignements suivants:

Rapports des inspecteurs-chefs des pêcheries.
Dépenses et recettes des pêcheries.
Sommaire des licences délivrées.
Entrées des navires de pêche américains.

SOMMAIRE DES EXPLOITATIONS DE PECHE DE 1921

L'industrie de la pêche ne s'est exercée en 1921 qu'au prix des plus grands inconvénients: non seulement a-t-on rencontré toutes espèces d'obstacles à opérer l'écoulement du poisson et de ses produits, mais même le prix des articles en est tombé à un degré si bas que les pêcheurs ont trouvé improfitable, dans certains arrondissements du littoral oriental de s'adonner à leurs entreprises de pêche habituelles. Le rendement a, de ce fait, été bien inférieur à ce qu'il aurait été dans des circonstances plus favorables. Il n'est donc pas étonnant de constater que la valeur commerciale et industrielle du poisson et de ses dérivés, ne se soit élevée pour l'année sous revue, qu'à $34,931,935, chiffre le plus faible depuis 1914: inférieur de $14,000,000 au rendement de 1920 et de $25,000,00 par comparaison aux exploitations merveilleuses qui ont caractérisé l'année 1918.

Il n'y a pas lieu de se le cacher, pareil décroissement est de nature à inquiéter les esprits, mais il convient d'ajouter qu'il existe déjà des signes avant-coureurs nombreux, tendant à faire espérer un relèvement du marché à l'égard des produits dérivés de la campagne de pêche de 1922, et on peut prédire avec confiance que la valeur annuelle de nos pêches a non seulement touché le point extrême du déclin, mais qu'elle va immédiatement commencer à s'élever graduellement, même si l'ascension devait en être plus lente qu'à la faveur des conditions artificielles engendrées par la dernière

guerre. Les valeurs globales des années 1921 et 1920 respectivement se décomposent comme suit:

	1921	1920
Nouvelle-Ecosse	$ 9,778,623	$12,742,659
Nouveau-Brunswick	3,690,726	4,422,745
Ile du Prince-Edouard	924,529	1,708,722
Québec	1,815,284	2,592,382
Ontario	3,065,042	3,336,412
Manitoba	1,023,187	1,249,607
Saskatchewan	243,018	296,472
Alberta	408,868	529,078
Colombie-Britannique	13,953,670	22,329,161
Yukon	28,988	33,100
	$34,931,935	$49,241,339

PÊCHERIES DE L'ATLANTIQUE

Morue, merluche, aiglefin et merlan.—En raison de l'abaissement des prix et de la stagnation du marché, l'ensemble des prises des quatre espèces ci-haut énoncées s'est chiffré en 1921 à 2,509,928 quintaux contre 2,707,059 quintaux pour l'année précédente. La merluche, le merlan et l'aiglefin, surtout ce dernier, rendent compte de la diminution. Les déchargements de la flotte côtière de pêche de Lunenburg. ont quelque peu fléchi par rapport à l'année précédente, ce que l'on impute au fait du décroissement dans le nombre des navires employés à la pêche. La moyenne des prises effectuées par chacun des navires est en fait plus considérables que celle enregistrée depuis nombres d'années.

Maquereau, hareng et sardines.—Le maquereau s'est révélé généralement plus abondant que l'année antécédente. Les quantités débarquées en Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard se sont accrues par environ 18,000 quintaux, augmentation en grande partie neutralisée par un décroissement de 15,000 quintaux observé dans les prises de Québec, et surtout accusé aux Iles-de-la-Madeleine.

L'abaissement des prix du hareng fumé joint à l'insuffisance de débouchés pour ce produit a durement frappé la pêche du hareng. Les prises globales se sont élevées à 637,414 quintaux par comparaison à 935,122 quintaux pour l'année antécédente. Toutes les provinces ont contribué à ce fléchissement.

Les prises de sardines effectuées dans la baie de Fundy ont été les plus faibles depuis nombre d'années. En raison de la période de dépression que traverse actuellement le négoce de la sardine en conserve, les fabricants-paqueurs ont eu à surmonter les plus grands obstacles à effectuer l'écoulement des produits manufacturés pendant les trois années précédentes. Il en est résulté un abaissement des prix et les pêcheurs ont jugé qu'il ne leur serait pas profitable d'exploiter des écluses ou des parcs clayonnés pour la capture de ce poisson.

Autres poissons de mer.—La pêche du flétan s'est accrue de 7,600 quintaux cependant que celle de l'espadon a doublé celle de l'année précédente. La bonite, le carrelet et la petite morue ont fourni un rendement qui n'a pas dépassé la moyenne.

Mollusques et crustacés.—Les exploitations de la pêche du homard se sont révélées considérablement moins actives en raison de l'abaissement des prix, état de choses qui a forcé nombre de pêcheurs à interrompre leurs opérations. Bien que les prises globales aient été de 6,360 quintaux inférieures à celles de l'année précédente, certaines personnes n'ont pas été sans bénéficier en fait d'un accroissement dans le rendement de ces crustacés. Les exploitations ont accusé un fléchissement de 19,000 quintaux dans l'Ile du Prince-Edouard et de 8,000 quintaux dans Québec, cependant que la Nouvelle-Ecosse a produit 17,000 et le Nouveau-Brunswick 4,000 quintaux de plus respectivement. Il convient cependant de faire observer ici, à l'égard de l'augmentation de la

Nouvelle-Ecosse, que n'eût été la saison spéciale de pêche accordée à la fin de 1921, et dont le rendement s'est chiffré par 33,000 quintaux, on aurait à accuser un fléchissement de 16,000 quintaux par comparaison avec la campagne réglementaire de pêche de l'année précédente.

On a enregistré une augmentation encourageante dans la pêche des huîtres. Toutes les provinces ont vu s'élever le chiffre de leurs prises, surtout le Nouveau-Brunswick. Dans l'ensemble l'accroissement s'est élevé à 4,000 barils.

On a aussi pêché plus de mactres dans toutes les provinces, à l'exception de la Nouvelle-Ecosse. L'accroissement global s'est chiffré à 2,777 barils.

Les prises de pétoncles ont dépassé par environ 1,500 barils celles de l'année précédente.

Poissons anadromes.—La pêche du saumon qui s'était révélée moindre depuis quelques années, a soudainement manifesté un accroissement de 14,000 quintaux par rapport aux prises de 1920. Il est juste cependant de faire observer que le rendement de cette année-là s'était révélé bien inférieur à la moyenne.

La campagne de pêche de l'éperlan s'est poursuivie avec succès, pour se terminer en un accroissement de 25,000 quintaux par rapport à l'année précédente.

Quant à la pêche du gasparot, ses résultats ont été négligeables. Les prises ont été à peine le tiers de celles de l'année précédente. Dans le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, d'où dérivent généralement la presque totalité des prises, les exploitations ont presque entièrement manqué.

PÊCHERIES FLUVIALES ET LACUSTRES

Les lacs des provinces du milieu ont produit dans l'ensemble, des quantités de poisson quelque peu plus élevées par comparaison au rendement de l'année précédente. La valeur des produits a cependant fléchi par $400,084. En dépit du fait que le nombre des personnes s'adonnant à la pêche ait diminué, les prises effectuées dans l'Alberta pour des fins marchandes ont révélé un léger accroissement. On a érigé sur les rives du lac Athabasca, dans l'été de 1921, un établissement pour la mise en conserve, le fumage et le salage du poisson, établissement qui fut quotidiennement en activité durant la dernière moitié de septembre.

Vu la stagnation du marché dans la première partie de l'année, le nombre des pêcheurs a diminué en Saskachewan et les prises marchandes s'en sont ressenties d'autant.

On a observé une augmentation dans les prises effectuées dans le lac Manitoba.

L'arrondissement de la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick a fourni des prises légèrement plus considérables à des prix très accrus.

PÊCHERIES DU PACIFIQUE

Saumon.—Le rendement des conserves de saumon s'est élevé en Colombie-Anglaise à 602,657 caisses des diverses espèces. Ce chiffre est tant soit peu supérieur à la moitié du nombre de caisses produites l'année précédente. Le décroissement observé dans la mise en conserve est en grande partie attribuable à l'insuffisance des débouchés pour les classes alimentaires inférieures de saumon, tels que le saumon rose, et le saumon chum, état de choses résultant de l'encombrement des entrepôts en ces dernières années. Malheureusement le rendement des conserves du sockeye a été très faible, non seulement dans l'arrondissement du fleuve Fraser où l'on s'est accoutumé à assister à l'apparition de migrations sans cesse décroissantes de cette espèce, mais encore dans les rivières Naas, Skeena, Rivers Inlet et les arrondissements septentrionaux. Le saumon de printemps s'est révélé passablement abondant dans certains arrondissements septen-

trionaux et la production des conserves s'en est accrue d'autant. Elle a cependant beaucoup décliné dans les arrondissements du fleuve Fraser et de l'île Vancouver.

Flétan.—Cette pêche s'est terminée par le déchargement de 325,868 quintaux par comparaison à 238, 770 quintaux en l'année 1920. Près des deux tiers des débarquements effectués en Colombie-Anglaise, l'ont été par des navires américains, principalement à Prince-Rupert où on a disposé des prises et où les navires se sont approvisionnés avant de retourner aux lieux de pêche.

Hareng.—Ce poisson s'est montré aussi abondant que jamais sur les littoraux occidental et oriental de l'île Vancouver. Les quantités déchargées varient annuellement, en règle générale, avec le mouvement des échanges commerciaux et industriels et les facilités d'écoulement. Les prises pour 1921 se sont révélées quelque peu inférieures à celle de l'année antécédente en raison de l'interruption provisoire qui s'est manifestée dans la demande du hareng salé au sel sec originaire de l'Orient. Dans la partie orientale des Etats-Unis, l'écoulement des articles de hareng preparé à l'écossaise, s'est accru. On n'a cependant pas réussi à se procurer les quantités suffisantes de poisson de la qualité en demande, et le rendement des produits, bien que double de celui de l'année précédente, n'en a pas moins été inférieur aux réquisitionnements du trafic. Nombre de sociétés se sont adonnées à l'exploitation des sennes à poche pour hareng sur des lieux situés en deçà de trente milles de Prince-Rupert et d'où on a extrait de très fortes quantités de ce poisson. Le poisson dérivé de cette pêche a surtout servi à la confection de la boitte.

Pilchard.—Cette espèce est apparue par grands bancs sur le littoral occidental de l'île Vancouver. On l'a spécialement employé à la mise en conserve. Le rendement des fabriques en 1921 ne s'est chiffré que par 16,091 caisses, cependant que celui de l'année précédente s'était élevé à 91,929 caisses. Ce fléchissement dans la production est entièrement attribuable à la stagnation des échanges commerciaux. On a cependant découvert récemment de nouveaux débouchés pour les produits en conserves de ce poisson, et on s'attend à ce que le rendement s'en accroisse d'année en année.

Autres poissons de mer.—En plus des précédentes espèces, qui se rangent parmi les principales déchargées en Colombie-Anglaise, on a vu débarquer les quantités ordinaires de morue, poissons plats, éperlan, esturgeon, huîtres, mactres, etc. Toutes ces espèces réunies contribuent dans une large mesure à la valeur globale annuelle des pêcheries.

Baleines.—La situation du marché n'a pas permis la mise en exploitation de postes baleiniers, durant 1921. On n'a en conséquence, enregistré aucun déchargement de baleines.

INSPECTION DU POISSON

L'inspection du poisson saumuré et des barils dans lesquels sont paqués et vendus les articles alimentaires ainsi préparés, s'est effectuée durant la saison de 1921, sous l'empire de la loi relative à l'inspection du poisson, telle que modifiée en 1920.

En vertu de l'ancienne loi, les paqueurs de poisson et les fabricants de barils n'étaient ni forcés de se soumettre aux exigences de la loi, ni de présenter leurs produits à l'inspection. La loi modifiée, cependant, impose la nécessité de rendre et le poisson et les barils conformes à ses dispositions et prévoit à une peine contre toute contravention aux règles établies. Cette loi confère aux inspecteurs le pouvoir de procéder à l'examen de tous les barils et du poisson partout où il devient convenable de le faire.

Les dispositions obligatoires de la Loi ont entraîné une somme plus considérable de travaux relatifs à la surveillance et à l'inspection, aux ateliers de tonnellerie, aux établissements de préparation et aux principaux ports d'importation et d'exportation.

Les travaux furent entrepris par un personnel formé de quatre inspecteurs permanents et de six inspecteurs provisoires sur le littoral oriental, cependant qu'un seul inspecteur provisoire a suffi à l'accomplissement de ce travail dans la Colombie-Anglaise durant les pêches d'automne et d'hiver. Les inspecteurs ont vu à l'examen d'environ 60,000 barils de hareng, de maquereau, de gasparot et de saumon. Le nombre des récipients inspectés l'année antécédente sous le régime de l'examen libre, s'est élevé à 8,082 barils.

En raison du fait que la saison écoulée était la première à partir de la mise en application de la Loi, et que des assortiments considérables de barils provenaient des opérations de l'année précédente, il devint extrêmement difficile d'imposer rigoureusement toutes les exigences de la loi. On a donc fait preuve d'une grande largesse de vue dans l'exercice du pouvoir de poursuivre et de frapper d'amende les délinquants.

Dans chaque cas cependant où il est arrivé à un inspecteur de découvrir une défectuosité, soit à l'égard du baril, soit à l'égard du poisson, ce dernier a apposé une estampille officielle sur les récipients pour indiquer en quoi ils s'écartaient des règles tracées. Ce fonctionnaire entrait en même temps en relation avec le tonnelier ou le fabricant-paqueur personnellement ou par lettre pour lui signaler le défaut de son article et le prémunir contre les désagréments qui pourraient s'ensuivre pour lui de sa ré-apparition. Ce moyen d'action tout en engendrant des effets avantageux réduisit au minimum les retards du trafic ou l'irrigation des négociants.

Grâce à ce bienfaisant régime d'inspection, on signale déjà tout le long du littoral, de remarquables améliorations dans la confection des barils actuellement en usage dans l'écoulement du poisson saumuré. Les anciens barils inétanches, de dimension et de contenance multiples, de douves mal assemblées au moyen des seuls cercles en bois, tendent à disparaître pour faire place à un baril étanche, fortement charpenté, d'un modèle définitif, et fermement assujetti aux extrémités par des cercles de fer.

A l'appui de la valeur et de l'importance du travail d'enseignement accompli par nos inspecteurs à travers l'industrie, en rapport avec la confection des barils et de l'excellence des résultats déjà recueillis, il convient de rappeler ici le fait que nombre de lettres d'estimation nous sont parvenues de temps à autre. L'insuffisance d'espace nous empêche de les publier toutes, mais on ne saurait laisser passer l'occasion sans reproduire l'une d'entre elles originaire d'une société importante de tonneliers en Nouvelle-Ecosse, et dont les barils au point de vue de l'étanchéité et de la durabilité étaient loin d'être regardés comme modèles du genre:

> "Nos barils trouvent à s'écouler assez rapidement et nous sommes heureux de pouvoir affirmer que nos clients semblent tous les trouver à point.
>
> "Il est de notre devoir de vous remercier pour une large part de notre succès à leur fournir la catégorie de barils répondant à leurs besoins. Vos conseils nous ont grandement servi. Nous vous tenons pour assurés que nous estimons à sa juste valeur tout ce que vous avez fait pour nous aider à mettre à la disposition du public une marque améliorée de barils."

Il est aussi possible d'observer une certaine amélioration dans la manutention et la préparation du poisson quoique pas dans une aussi large mesure que dans la construction des barils. L'extrait suivant d'une lettre originaire d'un gros négociant à.........et exportateur de poisson, servira à démontrer assez clairement les effets, résultant dans la préparation et le paquage du poisson, des efforts entrepris par nos fonctionnaires-inspecteurs.

> "La majeure portion des pêcheurs professent la plus stricte honnêteté, mais comment s'étonner si Tom Brown, qui voit son voisin John Smith, n'introduire que 160 livres de poisson dans un baril et en obtenir le même prix que lui pour ses 200 livres, s'étonner, disons-nous, si ce même Tom Brown succombe bientôt à la tentation de livrer au commerce des barils de contenance inférieure au poids-étalon. Aucun des trafiquants n'ignore cette pratique, généralement

suivie l'année dernière. Nous sommes, comme vous le savez, d'enthousiastes adhérents à la Loi, et bien qu'il puisse y avoir encore place au perfectionnement, nous avons constaté tant d'améliorations dans la manutention du hareng salé durant la dernière saison que nous délaisserions plutôt sous peu ce genre d'affaires que de retourner à l'ancien régime de la libre initiative."

Il est aussi opportun de citer cet autre extrait de lettre d'un des négociants de la Nouvelle-Ecosse à un de nos inspecteurs.

"Nous profitons aussi de cette occasion de vous faire connaître que vos efforts ne sont pas restés ineffectifs. Les récipients sont propres et la construction en est bonne. La majeure portion du poisson offrait un aspect brillant, était bien salée et saumurée. L'apparence générale des produits est aujourd'hui bien supérieure à ce qu'elle n'a jamais été auparavant."

Les personnes intéressées dans l'exploitation du hareng salé au sel sec de la Colombie-Anglaise en Chine, se sont, par intervalles, plaintes de l'insuffisance d'uniformisation dans les modes de préparation du poisson, la dimension des paquets ou récipients et le poids du poisson qu'ils renferment. En vue de surmonter ces inconvénients et de consolider les bases de ce genre de trafic, les fabricants-paqueurs et les négociants intéressés dans l'écoulement de ce produit, ont fait des démarches auprès du département pour le faire tomber sous les dispositions de la loi relative à l'inspection et pour faire établir des règles pour la préparation du poisson et la construction des récipients.

Avec l'approbation des fabriquants-paqueurs, on est à codifier une série de règlements relatifs à cette branche particulière du négoce, et on s'attend à ce que les opérations du salage au sel sec s'effectueront la prochaine saison sous la direction des fonctionnaires du département.

INSPECTION DES FABRIQUES DE CONSERVES

Les dispositions de la loi relative aux viandes et aux conserves alimentaires, en autant qu'elles s'appliquent à la mise en conserves des poissons, des mollusques et des crustacés, sont mises en application par le personnel externe des surveillants de pêche à l'emploi du département. En vertu de ces dispositions les fabriques de conserves, la matière brute destinée à la mise en conserve, les procédés relatifs à la mise en conserve aussi bien que les produits dérivés de cette opération y compris leur étiquetage et leur désignation relèvent de l'inspection.

Durant la saison de mise en conserves de 1921, il y a eu en exploitation sur le littoral oriental: 536 fabriques de conserves de homard, 3 sardineries et 20 fabriques de conserves de mactres, de pétoncles et de poissons tels que le maquereau, la morue, l'aiglefin et le hareng. Sur le littoral occidental il y a eu en activité cinquante-sept fabriques de conserves de saumon, deux fabriques de conserves de hareng et pilchard, une fabrique de conserves de mactres. Au lac Athabasca, en Alberta, on a parachevé les travaux de construction d'une fabrique de conserves qui fut mise en activité à la fin de la saison. Le nombre total d'inspections officielles entreprises et dont il a été fait rapport durant la saison s'est chiffré à 2,342. On pourrait aussi faire mention de nombres d'autres visites d'inspections d'un caractère officiel aux divers établissements de préparation.

En raison du nombre de représentations quant à la qualité alimentaire et la coloration de la substance alimentaire du homard en boîtes, portées contre un certain nombre de fabriques sur le littoral oriental, les fonctionnaires administratifs du département se sont entendus avec le bureau de biologie pour entreprendre une campagne

d'enseignements parmi les fabricants de conserves relativement aux causes de détérioration.

Sous la direction du Dr Knight, président du bureau de biologie un certain nombre de démonstrateurs se rendirent d'une fabrique à l'autre durant la saison de 1921, indiquant au moyen d'un laboratoire en miniature, avec quelle intensité les bactéries peuvent se multiplier dans des conditions insalubres et comment se produisent sous leur influence la décoloration et l'altération de la substance alimentaire dans les boîtes.

On a borné à l'Ile du Prince-Edouard, la mise en application dans ces expérimentations, dont le résultat s'est exprimé par une amélioration prononcée dans la qualité de la substance alimentaire du saumon d'automne sur l'île. Cet enseignement va maintenant être introduit parmi le groupe des fabricants de conserves de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick durant la saison de mise en conserves de 1922.

La loi relative aux viandes et conserves alimentaires stipule que tout le poisson en conserves importé pour la vente au Canada, doit répondre à certaines exigences quant à l'étiquetage, au poids, à la qualité, etc. Les fabricants-paqueurs ou les expéditeurs de ce homard des contrées étrangères, sont de plus tenus de fournir une déclaration attestant que leurs conserves dérivent de produits bruts sains et manufacturés dans toutes les conditions de salubrité voulues. Les marchandises importées sont, en outre subordonnées à leur entrée au Canada, à tel examen qui peut être jugé nécessaire, en vue de s'assurer si elles répondent aux exigences de la loi.

Maintes importations ont été ainsi détenues dans le cours de l'année, à cause d'un étiquetage défectueux, cependant que quelques-unes furent détruites comme impropres à la consommation.

STATISTIQUE DE PÊCHE

Le travail habituel relatif au recueil, à la compilation et à la mise en circulation de la statistique mensuelle, trimestrielle et annuelle des pêches, a été accompli par le service de la statistique du département. Outre ce travail, l'année dernière a donné lieu à l'innovation d'un mouvement tendant à recueillir des renseignements-statistiques spéciaux concernant les quantités et les espèces de poissons pêchés sur les divers bancs de pêche pour l'usage du comité internationale destiné à conduire des recherches scientifiques dans les pêcheries du large sur le versant occidental de l'Atlantique.

Un certain nombre de capitaines de navires de haute mer se sont vu fournir des formules à cette fin. Les renseignements exigés sur la formule impliquent le nombre de jours consacrés à la pêche effective au cours de chacun des voyages, l'emplacement exact des bancs exploités chaque jour, la somme d'activité déployée dans les exploitations et les quantités et les espèces de poissons pêchés par jour.

On espère que grâce au bienveillant concours des capitaines de navires on parviendra à collectionner pour l'avenir, des données intéressantes quant aux fluctuations relatives à l'abondance des bancs de poisson apparaissant sur les divers lieux de pêche.

SERVICE DE RENSEIGNEMENTS SUR LA BOITTE

Au moyen du service de renseignements sur la boitte en activité sur la côte orientale depuis 1913, les capitaines de navires de pêche aussi bien que d'autres directement intéressés dans les entreprises de pêche, ont pu bénéficier de renseignements pratiques touchant les approvisionnements de boitte disponibles aux divers points échelonnés le long du littoral, printemps, été et automne. Les renseignements relatifs au débarquement de la boitte aux divers établissements dispersés le long du littoral des provinces maritimes et des Iles de la Madeleine furent recueillis par les fonction-

naires du département et transmis quotidiennement par télégraphie à certains ports où ils étaient affichés en des endroits bien en vue. Les journaux quotidiens d'Halifax avaient aussi assumé la charge de les publier à titre gratuit.

Durant les mois de printemps on a expédié de Souris, I. P.-E., des îles-de-la-Madeleine, et de Sydney-Nord, Cap-Breton, à Canseau, Halifax et Lunenburg, des télégrammes ayant trait aux mouvements de la glace et aux approvisionnements de boitte.

Au cours de juillet et d'août, on a expédié par télégraphie à Sydney-Nord, Canseau, Halifax, Lunenburg, Shelburne, Lockport et Yarmouth, des données et des faits au sujet des approvisionnements de boitte aux endroits établis le long des côtes propres aux comtés d'Halifax et de Guysboro, cependant que semblables rapports étaient aussi adressés de Lockport à Halifax et Canseau.

Durant l'automne à partir du 1er septembre jusqu'à la mi-novembre, des télégrammes ont été échangés de Campobello à Digby, Yarmouth, Barrington-passage et Pubnico-Est-Inférieur, télégrammes destinés à fournir des renseignements relatifs aux assortiments de boitte en réserve dans les comtés de Charlotte et de Saint-Jean, N.-B. Les informations ci-haut énoncées ont aussi été transmises par téléphonie, de Barrington-passage à Clark's Harbour, Woods Harbour et Port Latour, N.-E.

RECHERCHES DES BANCS DE MAQUEREAU

Comme au cours de l'année précédente, les croiseurs de surveillance de pêche qui suivent chaque année les déplacements de la flotte américaine de pêche au maquereau à la senne à poche reçurent l'ordre de localiser les bancs de maquereau et d'observer leurs mouvements à mesure de leur rapprochement du littoral de la Nouvelle-Ecosse en même temps que d'expédier par télégraphie sans fil, des rapports quotidiens aux stations côtières, pour les tenir au courant de leurs observations. Ces messages radio-télégraphiques étaient ensuite transmis par télégrammes aux divers établissements du littoral dans le but de renseigner les pêcheurs sur les déplacements et l'importance des bandes de poisson en marche. Ces renseignements sont aussi utilisés par ceux qui s'adonnent à l'étude de l'histoire naturelle du maquereau.

La croisière commença au large de l'extrémité occidentale de la Nouvelle-Ecosse de bonne heure en mai et le 7 de ce mois, l'on découvrit une école de maquereau au large du comté de Yarmouth. Les 11 et 12 mai, deux bandes de maquereau furent aperçues à trente ou trente-sept milles au sud du cap Sable, se déplaçant dans la direction du rivage l'une à l'est et l'autre à l'ouest du banc Brown. Une partie de la troupe s'avançait le long du versant occidental du banc et semble s'être déplacée vers le nord et en conjonction avec le corps observé au large du haut-fond Lurcher, se glissa le long du littoral occidental de la Nouvelle-Ecosse, du cap Sable, à Port Maitland, où réduit en dimension elle a stationné jusqu'à la mi-juin, pour disparaître tout-à-fait après que les poissons en faisant partie eurent, en toute apparence, déposé leurs œufs dans ces lieux.

Après s'être fusionnés, les deux groupes des versants est et ouest du banc Brown inclinèrent la direction de leur marche vers l'est entre les bancs Roseway et La Have, puis un groupe détaché du corps principal s'avança vers le rivage en longeant le versant septentrional du banc Roseway, de sorte que le 17 mai, les pêcheurs à la senne américains prenaient de ces poissons à environ quinze milles au large de l'île McNutt, comté de Shelburne; le 21 à douze milles au large de l'extrémité occidentale du comté de Queen et le 24 au large de La Have. Le 26, le corps principal atteignit le banc Sambro, au large du port d'Halifax, où il a stationné quatre ou cinq jours, et où ving-huit pêcheurs à la senne américains, ont remporté des succès.

Les poissons s'avançant toujours plus vers l'est, traqués par la flotte de pêche à la senne américaine, se trouvèrent le 31 mai à quinze milles au large de Sheet Harbour, le 1er juin au large de Liscomb et les 3 et 4 juin à environ six milles au large de Whitehead et de Canseau.

La majeure partie du corps principal poursuivit dès lors sa course vers l'est en longeant le rivage du Cap-Breton et passa à environ six milles au large de Scatarie. Cette bande se déplaçant dans la direction est, à proximité de la côte jusqu'au Cap-Nord, se vit atteinte, au moment de déboucher dans le golfe, où elle se fractionna en deux ailes, dont l'une se dirigea vers les îles-de-la-Madeleine, et l'autre s'infléchit vers le sud et l'ouest dans la direction de l'île du Prince-Edouard. Le 21 juin, le corps principal sembla interrompre ses déplacements à quatre ou cinq milles au large de la terre ferme entre la Pointe-de-l'Est, Ile-du-Prince-Edouard et Malpèque, Ile-du-Prince-Edouard où ceux faisant encore parti du corps principal étant parvenus au stade de maturité déposèrent leur frai. A partir de l'heure où les poissons apparurent en vue de la partie occidentale de la Nouvelle-Ecosse, certaines fractions de la masse furent abandonnées à l'arrière, dispersées en certains lieux situés le long du littoral, et comme les exploitations se prolongèrent quelques temps après que la masse se fut évanouie, les poissons de ces divers groupements ont, en toute probabilité frayé là où ils se sont arrêtés, quand survint l'époque de la ponte.

PRIMES DE PÊCHE

Sous l'empire de la "Loi relative au développement des pêches maritimes et à la construction des navires de pêche" le département approprie et répartit annuellement entre les pêcheurs des provinces maritimes de l'Est, la somme de $160,000. La prime est distribuée en vertu des règlements établis de temps à autre par le Gouverneur en Conseil.

Pour l'année 1921, la liquidation des primes s'est effectuée sur les bases suivantes:

Aux armateurs ayant droit à la prime: $1.00 par tonneau de registre; la somme versée aux propriétaires de navires ne devant pas dépasser $80. chacun.

Aux pêcheurs en navires ayant droit à la prime: $7 chacun.

Aux propriétaires de barques mesurant moins de 13 pieds de quille $1 par barque.

Aux pêcheurs en barques ayant droit à la prime, $5.30 chacun. 11,674 réclamations à la prime nous sont parvenues dont il a été liquidé 11,654. L'année antécédente nous en avions reçu 9,671 et payé 9,664.

Le montant total versé s'est chiffré à $159,449.80 approprié comme suit:

Aux 586 navires et à leurs équipages.	$ 46,147.30
Aux 11,068 barques et à leurs équipages.	113,302.50

DÉPENSES POUR 1921

Comtés	Bateaux	Réclamants	Montants	Navires	Tonnes	Moyenne tonnes	Réclamants	Montant	Payé	Rej.
			$ c.					$ cts.		
Annapolis	144	239	1,410 70	1	60	60	19	193 00	145	
Antigonish	133	196	1,176 20	....	....	....	....	....	133	
C. Breton	301	532	3,119 80	16	217	14	56	609 00	317	3
Cumberland	3	6	34 80	1	11	11	3	32 00	4	
Digby	385	656	3,870 80	4	117	29	18	243 00	389	1
Guysboro	729	1,208	7,133 80	54	828	15	249	2,573 40	783	
Halifax	1,203	1,695	10,195 10	61	904	15	265	2,765 00	1,264	
Inverness	341	723	4,191 30	22	321	15	101	1,039 20	363	
Kings	43	64	382 20	....	....	....	....	....	43	
Lunenburg	680	865	5,270 90	141	8,046	57	1,994	22,038 90	821	1
Pictou	45	67	400 10	....	....	....	....	....	45	
Queens	191	327	1,924 10	13	238	18	65	693 00	204	
Richmond	425	674	4,000 60	26	449	17	120	1,289 00	451	4
Shelburne	518	1,031	5,983 30	28	804	29	198	2,196 00	546	
Victoria	321	512	3,037 00	10	158	16	43	459 00	331	
Yarmouth	82	190	1,089 00	25	1,317	53	391	4,060 00	107	
	5,544	8,985	53,219 70	402	13,470	33	3,522	38,190 50	5,946	10
Charlotte	361	603	3,556 20	6	91	15	23	252 00	367	
Gloucester	194	446	2,566 20	152	2,252	15	655	6,859 80	346	
Kent	82	174	1,004 20	7	71	10	16	183 00	89	
Northumberland	1	3	16 90	1	21	21	4	49 00	2	
Restigouche	3	8	45 40	1	11	11	3	32 00	4	
Saint-Jean	7	13	75 90	....	....	....	....	....	7	
	648	1,247	7,264 80	167	2,446	15	701	7,375 80	815	
Kings	410	572	3,457 60	2	31	16	3	52 00	412	
Prince	349	703	4,113 30	7	99	14	23	260 00	356	
Queens	116	257	1,478 10	2	24	12	4	52 00	118	
	875	1,532	9,049 00	11	154	14	30	364 00	886	
Bonaventure	393	687	4,119 70	1	11	11	3	32 00	394	8
Gaspé	2,623	5,129	30,259 10	5	60	12	17	185 00	2,628	
Rimouski	138	215	1,294 70	....	....	....	....	....	138	1
Saguenay	847	1,333	8,095 50	....	....	....	....	....	847	1
	4,001	7,364	43,769 00	6	71	12	20	217 00	4,007	10
Totaux	11,068	19,128	113,302 50	586	16,141	28	4,273	46,147 30	11,654	20

PISCICULTURE

Les exploitations de pisciculture exécutées durant l'année civile de 1921 ont embrassé les espèces d'eau douce et anadromes seulement, et se sont bornées presqu'entièrement aux principales espèces marchandes de poisson, telles que le saumon atlantique dans l'est; le poison blanc, la truite saumonnée et le sandre ou doré dans les eaux dans l'est; le poisson blanc, la truite saumonée et le sandre ou doré dans les eaux fluviales et lacustres et les saumons du Pacifique dans l'ouest.

Une forte partie des œufs de poisson blanc, de sandre ou doré et pratiquement tous les œufs de truite saumonnée proviennent des prises marchandes, et le département doit compter conséquemment dans une large mesure pour le cueillette des œufs, sur le concours des pêcheurs et le succès de leurs entreprises. Les succès ou les échecs du travail dépendent, de plus de facteurs, dont celui de la température, entre en première ligne de compte. N'étaient les piscifactures, ces œufs constituraient une perte sèche en autant qu'il s'agit du dépeuplement des pêcheries.

Les espèces marchandes destinées aux eaux fluviales ou lacustres furent déposées au stade où le jeune poisson nage librement et après que la vésicule ombilicale eut été absorbée, sur les frayères naturelles et en grande partie là où les œufs furent recueillis.

Quant à l'alevinage des variétés de luxe, truite tachetée dans l'est et truite arc-en-ciel ou truite coupe-gorge dans l'ouest, on ne l'a pratiquée qu'en quantités limitées.

Après avoir rendu aux étendues d'eau, lieux d'origine des œufs, une proportion raisonnable d'alevins provenant de leur éclosion, la majeure partie des jeunes poissons a été répartie de façon à faire droit aux demandes survenues pour l'empoissonnement des eaux appartenant au domaine public. On en a aussi effectué de légères appropriations aux étendues relevant du domaine privé ou aux pêcheries affermées sur versement d'une somme nominale et des frais de transport.

CAMPAGNE RELATIVE À LA CUEILLETTE DES ŒUFS

Les conditions climatériques se sont révélées désavantageuses à l'extrême durant tout le cours de la campagne relative à la récolte des œufs en certains arrondissements où elles eurent pour effet de faire avorter les entreprises exécutées en rapport avec certaines espèces.

Les rivières fréquentées par le saumon atlantique ont généralement bien rendu et on a vu apparaître plus de saumons sur les frayères que jamais auparavant dans toutes les rivières où l'on se livre à la pêche des saumons reproducteurs. La température s'est généralement montrée favorable et il a été facile de se procurer un approvisionnement complet d'œufs de poisson.

On a apporté cette saison des modifications dans la méthode d'achat des saumons destinés à l'étang de Saint-Jean. Jusqu'alors on achetait les saumons aux pêcheurs marchands à leur sortie des filets et les employés du département les transférait de là à l'étang-vivier. Les quantités de saumon obtenues en ces dernières années ont été faibles et le coût des œufs relativement élevé, parce que les frais accidentels inhérents à ce mode d'opérations sont identiques, qu'il s'agisse de quelques poissons ou de la totalité d'individus que cet étang peut faire vivre. Cette saison-ci, les pêcheurs ont été payés pour les saumons livrés par eux dans un état sanitaire satisfaisant à l'étang. Ils ont donc recueilli tous les bénéfices susceptibles de dériver d'une manutention appropriée et cette question jointe au retour des exploitations à un rendement normal, n'a pas été sans que l'étang reçoive trois fois autant de saumons qu'en 1920.

Le parc en filet et le vivier établis dans l'estuaire de la rivière York, bassin de Gaspé, ont cessé toute activité, cependant que les parties supérieures de la rivière York furent inspectées de bonne heure dans la saison dans le but de localiser un emplacement convenable pour la mise en exploitation d'un parc en filet et d'un étang ou vivier.

On ne réussit à découvrir aucun endroit assez avantageux pour nous induire à nous lancer dans les frais nécessités par pareille entreprise, et c'est pourquoi on en fut réduit à effectuer de nouvelles expériences au moyen d'un parc en filet dans le port extérieur. Ces essais se sont révélés si encourageants qu'on en est venu à la conclusion d'accords avec les pêcheurs locaux, accords par lesquels ces derniers ont convenu de déposer leurs filets de façon à les rendre propres à pêcher des saumons pour des fins d'alevinage la saison prochaine. Vers la fin de pestembre deux-cent-sept saumons furent pêchés pour la saison courante à l'aide de sennes actionnées par le personnel de la piscifacture dans la rivière York supérieure, en amont des meilleures fosses de pêche, cependant que cent-cinquante-six individus furent extraits de la rivière Barachois.

On a opéré la cueillette de vingt-trois mille œufs de saumons de lacs ou ouananiches dans la rivière Métabetchouan, arrondissement du lac Saint-Jean, Québec. L'emplacement de pêche étant isolé, le transport des œufs en est rendu difficile. Il n'est donc pas recommandable de poursuivre nos opérations dans cette voie jusqu'à ce qu'il ait été pourvu à l'établissement d'une piscifacture sur les lieux pour les premiers stades de l'incubation des œufs en même temps qu'à la création d'un étang-vivier approprié à la mise en captivité de poissons reproducteurs pendant le cours de l'été. Le surintendant intérimaire de la piscifacture de Bedford a débuté dans certaines entreprises tendant à relever le niveau des exploitations exécutées à cet établissement par l'introduction

et la mise en réalisation d'un régime indépendant pour la cueillette des œufs de truite tachetée dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse. Le niveau des eaux s'est révélé bien inférieur à la normale et la récolte des œufs s'en est d'autant ressentie, tout en se montrant suffisamment productive pour justifier l'exécution de nouveaux travaux dans la même voie l'année prochaine. Dans deux des plus importantes pêcheries, le poisson blanc est apparu en quantités moindres que par le passé, cependant que pour comble d'infortune, l'inclémence de la température a nécessité la libération d'un bon nombre d'individus avant leur coulage aussi bien que l'interruption des exploitations à deux endroits. Tous ces inconvénients réunis ont nécessairement amené un fléchissement dans la cueillette par rapport à la récolte ultra-abondante de la dernière campagne d'alevinage. Quant à la Baie de Quinté et aux arrondissements de la baie Georgienne, la récolte des œufs y a dépassé toutes celles auparavant effectuées. En apportant certains perfectionnements devenus nécessaires à nos entreprises alevinales des environs de l'île Pelée, Lac Erié, on est parvenu à doubler dans cette étendue particulière la récolte des œufs de l'année dernière. Dans l'ensemble la campagne d'alevinage accuse un léger fléchissement de productivité dans le lac Erié, le Lac-des-Bois, le lac Winnipeg et le lac Winnipegosis.

Durant la saison affectée à la truite saumonée, la température s'est manifestée beaucoup plus favorable que d'habitude, ce qui fait que la récolte des œufs a doublé. Les récoltes entreprises à travers les diverses étendues se sont montrées supérieures à celles de l'année dernière. Les plus forts accroissements se sont manifestés dans les arrondissements d'où les piscifactures de Southampton et Port-Arthur puisent leur approvisionnement. Dans les Grands Lacs, l'abaissement de la température a fait différer la maturité des poissons dans les parcs d'alevinage, de sorte que la cueillette des œufs du sandre ou doré a été plutôt faible, cependant l'accroissement du rendement des œufs dans l'arrondissement du lac des Bois et le lac Winnipeg en a porté les résultats globaux à un chiffre supérieur à l'année précédente. Jusqu'ici on avait réussi de bonne heure au printemps à pêcher un bon nombre de sandres ou dorés à l'aide de filets marchands, mouillés dans l'arrondissement de la Pointe-Edouard, lac Huron, mais cette année aux approches de la saison du frai, la pêche s'est mise soudain à décliner, en amenant une baisse parallèle dans les quantités d'œufs disponibles. On a tout tenté pour retenir ces sujets hâtifs en captivité dans les grands parcs en filets établis le long des filets marchands. L'expérience a malheureusement échoué à cause de l'abaissement de la température qui a interrompu leur maturité.

En Colombie-Britannique, la température et la condition de l'eau se sont révélées dans l'ensemble les plus préjudiciables à la récolte des œufs qu'on ait jamais enregistrées. Des crues anormales ont emporté les parcs d'alevinage, et les palis, les clôtures ou les palissades en exploitation, et ont ravagé les lieux naturels de ponte et d'incubation. En dépit de ces inconvénients, la campagne d'alevinage s'est élevée à un chiffre supérieur à celle de l'année correspondante du cycle des migrations ascendantes. La montée du sockeye vers le Fraser inférieur, particulièrement dans les arrondissements Harrison et lac Cultus. a été plutôt faible, cependant qu'il est survenu dans la rivière Birkenhead, une montée inhabituellement abondante, en fait près de cinq fois aussi considérable que celle enregistrée pour l'année correspondante du cycle antécédent des migrations ascendantes en 1917. On a observé des bandes nombreuses de saumons sockeye, de printemps, et coho dans les frayères du lac Shuswap et de la rivière Thompson, et on a vu plus de sockeye parvenir au lac Stuart et ses eaux tributaires que jamais auparavant depuis 1913. La montée du sockeye vers les cours d'eau prenant leurs sources au fond du lac Owikano, Rivers Inlet et fréquentés par des poissons de maturité hâtive, s'est révélée de faible importance, cependant que les rivières visitées tardivement, furent en général bien empoissonnées, même que certaines d'entre elles, reçurent plus de saumons que jamais

auparavant depuis 1913. La récolte de cette année l'a emporté par plusieurs millions sur la meilleure enregistrée dans les annales de la pêche. Toutes les criques aussi bien que les frayères les plus fréquentées de l'arrondissement de Babine, à l'exception de la rivière Babine inférieure, ont été le théâtre de migrations considérables de saumons et leurs lits ont été abondamment empoisonnés, cependant que la montée de ces poissons vers le lac Lakelse s'est maintenue à la moyenne du rendement fourni par chacune des années de faible montée que comporte le cycle de quatre ans des migrations, dans cette région. Les saumons sockeye sont même apparus en plus large colonies dans le lac Anderson que durant la grande montée survenue l'année dernière, de sorte que les frayères se sont trouvées abondamment fertilisées. Ces lieux de reproduction n'ont pas été détériorés par les crues dans une aussi large mesure que ceux situés dans les étendues inférieures des rivières Fraser et Skeena, mais il se produira à n'en point douter, des pertes d'œufs et d'alevins par suite du retrait des eaux. Quant à la montée vers le lac Kennedy, elle a été faible et de courte durée. Elle s'est rapprochée, quoique plus abondante, de celle de l'année correspondante du cycle précédent des migrations ascendantes de 1917. Cette amélioration s'est exprimée par un pourcentage plus élevé du chiffre de fertilisation et de celui de la récolte des œufs. La montée des saumons de printemps et des saumons coho vers l'arrondissement du lac Cowichan a atteint un chiffre considérable et dans l'opinion des anciens, s'est révélée la plus abondante dont on ait jamais été témoin. Les crues inhabituelles survenues dans les région côtières de la Colombie-Britannique ont accru les frais relatifs à la récolte des œufs et lui ont même fait obstacle dans une large mesure. Elles n'ont pas non plus été sans causer des dégâts énormes dans les lieux de ponte et d'incubation, bien qu'à n'en pas douter, elles aient permis à un nombre plus considérable d'individus de s'échapper des filets marchands qu'il n'en eût été le cas si le débit des cours d'eau n'eût été en rien troublé. Ces crues ne se sont pas fait sentir aux lacs Shuswap et Stuart, de sorte que les frayères de ces régions n'ont subi aucune avarie.

La rivière Highwood et ses tributaires ont été minutieusement inspectés en vue de localiser les emplacements où il serait possible de se procurer des œufs de truite coupe-gorge pour l'approvisionnement d'une petite piscifacture dans cet arrondissement. Le territoire a été parcouru en tout sens, mais les truites se sont montrées extrêmement rares, et nulle part en quantités suffisantes pour justifier aucune dépense que ce soit en rapport avec les œuvres alevinales.

La récolte globale des œufs des diverses espèces effectuée en 1921 se décompose comme suit:

Saumon atlantique	31,917,500
Ouananiche	23,000
Truite coupe-gorge	613,860
Saumon tête d'acier	94,900
Truite Kamloop	460,000
Saumon Sockeye	79,930,550
Saumon de printemps	2,444,300
Saumon blanc de printemps	9,000
Saumon Coho	1,314,750
Saumon rose	4,911,000
Truite tachetée	560,000
Poisson blanc	744,399,500
Truite saumonée	40,186,500
Sandre ou doré	215,728,000
	1,122,592,860

En plus des œufs recueillis on a acquis de divers établissements de commerce, six cent mille œufs de truite arc-en-ciel et neuf cent quatre-vingt mille œufs de truite mouchetée, cependant que cinq cent sept mille œufs de truite arc-en-ciel, deux cent mille œufs de truite coupe-gorge, huit cent mille œufs de truite mouchetée et quatre-vingt-cinq mille œufs de truite brune nous sont provenus des divers gouvernements des Etats-Unis en échange d'œufs de saumon atlantique.

En vertu d'un accord consenti entre ce département-ci et le ministère de la Chasse et Pêche, les employés de la piscifacture fédérale à Cap Vincent, N.-Y., ont été autorisés à recueillir des œufs de poisson blanc et de hareng des lacs dans les eaux canadiennes sur la côte ontarienne de la ligne-frontière. La direction canadienne des pêcheries est redevable à l'office américain des pêcheries d'environ 28,215,000 œufs de poisson blanc, surcroît de la récolte opérée à la piscifacture du Cap Vincent. Ces œufs furent déposés à la piscifacture de Kingsville. Nous sommes dans le même ordre de choses, redevable au ministère de la Chasse et de la Pêche à Toronto de 18,750,000 œufs de sandre ou doré récoltés dans la baie Hay, baie de Quinté. Ces œufs ont été expédiés à la piscifacture de Thurlow et une portion des alevins de leur provenance, mise à la disposition des autorités du département provincial pour l'empoissonnement de certaines eaux assez difficiles d'accès pour nos piscifactures. 1,568,000 œufs de truite saumonée en excès de la récolte utile, figurant dans le tableau ci-joint, furent expédiés de la piscifacture départementale à Moncton à établissement piscicole de Sault-Sainte-Marie.

ÉLEVAGE DES DIGITALES

On a accordé plus d'attention à l'élevage et à l'alimentation des alevins, et la distribution des alevins avancés ou digitales s'est accrue de cent quarante-deux pour cent, ou de neuf millions et demi à vingt-trois millions. Les étangs et les bassins d'alevinage furent agrandis à maints établissements et partout où la chose fut jugée praticable, par suite de leur proximité des établissements, on a utilisé après les avoir convertis en étangs naturels, les lits de certaines criques où l'eau est facile à approprier à des fins d'alevinage.

L'alimentation des alevins reste un des plus ardus problèmes à résoudre, particulièrement aux piscifactures isolées. On a fait l'essai de plusieurs qualités d'aliments, de préparation variée et servie à des intervalles ordonnés et agencés par les règles de l'expérimentation. Il semble que ce soit le foie cru de bœuf qui produisent les meilleurs résultats de croissance, mais il est quelque peu coûteux et ne peut être expédié à l'état congelé aux piscifactures isolées. L'aliment dit "Fishotein", une substance préparée, est un article avantageux puisqu'il se conserve indéfiniment, mais il arrive que les alevins s'en dégoûte bientôt et paraissent même en être affectés dans leur santé si on leur en sert pendant une trop longue période. La boulette alimentaire de saumon en conserve, dont la recette semble remonter au surintendant Gibbs de la piscifacture de Babine, a donné des résultats très satisfaisants aux diverses piscifactures de la Colombie-Britannique. Elle consiste à bien moudre le saumon et à le transformer en boulettes de faible dimension dans lesquelles on a introduit une pierre au centre pour l'empêcher de flotter. Les boulettes sont placées dans un panier pour œufs dont on a eu soin de découper les parois et qu'on enfonce dans l'eau jusqu'à trois ou quatre pieds du lit de l'étang. Les pertes sont ainsi réduites au minimum et tous les déchets peuvent être facilement enlevés sans contaminer les eaux d'alevinage. Le distributeur automatique à palettes s'est aussi révélé très effectif surtout avec du poisson en conserve et frais particulièrement aux étangs-viviers isolés, car en alimentant l'appareil soir et matin, on arrive à mettre, de façon ininterrompue de la nourriture à la portée des alevins.

Le département a réussi à démontrer sans conteste qu'il est possible d'acclimater des alevins dans certains lacs entièrement dépeuplés de poisson mais où ne manquent pas les substances d'alimentation qui leur convient. On prend toujours garde de n'y déposer que des espèces qui ne se nuisent pas entre elles. Une fois les alevins introduits dans ces eaux, on n'a plus qu'à veiller à ce qu'on n'y importe pas des individus susceptibles de les dévorer, car pour l'alimentation, c'est à la nature qu'on s'en remet du soin d'y pourvoir. La majeure partie des alevins de sockeye introduits dans le lac Grace, à la source de la crique Morris, près de la piscifacture du lac Harrison, en avril

1920, quittèrent cette nappe d'eau en juillet et août suivants une fois qu'ils eurent atteint la taille de trois pouces. Quant aux alevins de saumon sockeye déposés dans le lac Hicks en juin 1920, ils s'en éloignèrent en mai de l'année suivante. Les premiers à entreprendre leur migration mesuraient huit pouces de longueur mais la taille en a graduellement décru à mesure que s'accentuèrent les mouvements de leur migration.

Il existe à n'en pas douter de nombreux lacs dans les régions montagneuses qui, dans une certaine mesure conviennent à la réalisation des œuvres d'alevinage, mais l'accès n'en est pas toujours facile pour les pisciculteurs ou encore leurs débouchés peuvent bien ne pas comporter les avantages d'une route assez sûre pour permettre aux jeunes poissons de s'y frayer sans danger un passage vers la mer. C'est ainsi qu'en certaines occurrences une cascade infranchissable peut rendre dangereuse la descente des alevins, et qu'à moins de pouvoir réaliser à peu de frais une entreprise susceptible d'en faciliter le passage aux alevins ces lacs ne peuvent être d'aucune utilité pour la pisciculture. A certains endroits le transport des alevins n'offrent aucune difficulté, cependant qu'en d'autres régions il devient nécessaire en raison des distances à parcourir ou autres désavantages de transport d'avoir recours à des œufs à leur premier stade d'incubation, en les déposant soit sur le gravier constituant le fond de certaines anses ou baies soit temporairement dans les auges d'alevinage. Ce mode d'alevinage aussi peu coûteux qu'effectif est introduit à tous les endroits accessibles de la piscifacture et réunit les avantages voulus à la réussite de pareilles entreprises.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION

L'inspecteur divisionnaire de piscifactures en Colombie-Britannique a perfectionné une certaine caisse d'alevinage par laquelle il devient possible de déposer les œufs ocellés dans les eaux d'une étendue propice de manière à leur permettre de séjourner à une profondeur convenable au-dessous du lit d'une rivière. Grâce à cette caisse on peut déposer des œufs dans des eaux à débit très rapide, telles qu'il s'en rencontre si souvent dans les frayères du saumon. Cette caisse facilite l'empoissonnement de certains lieux propices auxquels il n'est pas pratiquable de transporter des alevins originaires des piscifactures; elle facilite aussi l'empoissonnement d'étendues partiellement ensemencées au moyen d'œufs recueillis sur des lieux encombrés de frai et elle permet la réalisation de ces diverses opérations au moyen d'œufs 100 pour cent fécondés après la saison des crues. Ce dispositif a aussi l'avantage de sauvegarder les œufs contre la violence des courants, contre l'influence néfaste du retrait des eaux et la voracité des canards, des goélands et d'autres ennemis naturels. Certains tributaires du Fraser Supérieur et autres eaux isolées ont été peuplées de cette manière.

Un bocal d'alevinage gradué pour poisson a aussi été perfectionné et doit nécessairement remplacer à la longue les vases de ce genre actuellement en usage. La graduation de ces récipients est rendue utile pour nous aider à faire le calcul des quantités disponibles à un moment donné dans l'une quelconque de nos piscifactures.

C'est à l'inspecteur régional des piscifactures de l'arrondissement de l'Est que revient l'initiative d'avoir le premier proposé ce perfectionnement. De son côté le surintendant de la piscifacture de Pemberton s'est livré à des expérimentations assez minutieuses et variées à l'égard de la manutention des œufs verts de sockeye, et il est d'opinion qu'il devient possible de réduire les pertes, si l'on a soin de transférer et déposer ces œufs pendant qu'encore à l'état gélatineux et avant leur durcissement ou raffermissement dans l'eau. Ses conclusions concordent avec celles du surintendant au lac Harrison, à l'égard des essais qu'il a entrepris il y a quelques années au lac Cultus. Cette pratique ne semble devoir être que d'une application restreinte car elle ne s'est révélée effective qu'avec des œufs susceptibles d'être déposés dans les auges que peu de temps après le coulage.

On a résolu d'entreprendre un essai en vue de se rendre compte des effets de la vibration engendrée par le mouvement d'un hydroplane sur les œufs ocellés lors de leur transport d'un lieu à un autre. A cette fin on a retiré de la piscifacture du lac Harrison deux mille œufs de saumon sockeye et rose et on les a promenés pendant quarante-cinq minutes dans les airs à une altitude de cinq mille pieds, après quoi on les a introduits à part avec soin dans des auges d'alevinage et l'on s'est mis à suivre avec soin les diverses phases de leur développement. Les nombreux rapports subséquents émanant du surintendant de la piscifacture donnent à penser qu'ils n'ont subi aucun mal du fait de cette sortie.

Cette expérience ne manque pas d'intérêt en raison du fait qu'il est bien possible qu'on en vienne un jour à faire usage d'hydroplanes pour l'empoissonnement de certaines étendues du cours du fleuve Fraser ou autres lieux qui, d'une autre façon, resteraient inaccessibles. Le seul obstacle à la réalisation de ce moyen d'action réside dans les frais dérivant de l'établissement d'un service aérien, frais susceptibles de se chiffrer assez haut pour en interdire le fonctionnement en rapport avec les œuvres piscicoles.

ACCLIMATATION

Pour faire suite à une pétition signée par un grand nombre de pêcheurs à la ligne et de personnes domiciliées dans l'arrondissement de Saint-Jean, avec l'appui des corps municipaux et autres corporations publiques, le département a consenti à tenter l'acclimatation de la truite européenne ou brune dans le Loch Lomond, près de Saint-Jean. Les signataires n'ont pas été sans être auparavant mis au courant des dangers d'extermination susceptibles de résulter pour la truite mouchetée du fait de l'introduction de la truite brune, son ennemie naturelle, mais ils se sont déclarés en faveur de cette dernière dont la taille est plus volumineuse que l'autre et qui comporte dans ses mœurs l'habitude caractéristique de venir s'alimenter à la surface des eaux, habitude qui en fait un poisson sportif de premier ordre pendant les mois d'été. Loch Lomond est parfaitement adapté pour pareille expérimentation parce qu'il est de faible superficie, qu'il s'alimente lui-même et que ces eaux sont parfaitement encloses et sans voie de raccordement avec aucun autre cours d'eau d'importance. Il n'est pas facile de se procurer des œufs de truite brune et c'est grâce à la courtoisie des fonctionnaires de l'Office des pêches américain qu'il nous fut possible d'obtenir l'expédition initiale de quatre-vingt-cinq mille œufs en échange d'œufs de saumon atlantique.

ÉTIQUETAGE DES POISSONS

On a poursuivi sur une plus large échelle que l'année précédente, le marquage et l'étiquetage des digitales et des poissons adultes dont le but est d'obtenir des renseignements définis à l'égard de la fréquence de maturité des saumons, de leur régularité et de la variance de leurs migrations ascendantes dans les rivières à leur sortie de la mer, du pourcentage des saumons épuisés par la reproduction, mais rétablis par après et qui reviennent frayer, du pourcentage des alevins nourris artificiellement et qui réapparaissent comme saumons, de la rapidité de croissance en rapport avec le retour des alevins de saumon et de la fréquence d'ascension des saumons dans le fleuve Fraser après la campagne réglementaire de pêche. Les saumons adultes furent aussi marqués d'une étiquette d'argent numérotée et fixée à la nageoire dorsale, cependant que pour les digitales on en fit la distinction par l'enlèvement de la nageoire adipeuse dans la plupart des cas.

On a fait rapport au département que 152 saumons atlantiques avaient été marqués et libérés après leur coulage aux divers étangs-viviers dont quarante furent repêchés avant d'avoir quitté les eaux douces et 104 après leur retour de la mer comme

poissons pleins. La plupart des saumons destinés à la captivité en vivier sont achetés des pêcheurs marchands. Ces poissons sont tous des sujets pêchés pour la première fois puis repris par les pêcheurs à la ligne ou les pêcheurs marchands pendant le printemps et de bonne heure en été. Dans les rivières Miramichi et Margaree, les saumons destinés à des fins alevinales sont pris dans des filets exploités à cette unique fin. Ces filets furent mis en exploitation le ou environ les 15 septembre et 25 août respectivement. On a fait rapport que soixante-deux saumons pleins, marqués et libérés dans ces deux rivières avaient été repêchés. Ils avaient tous été pêchés pour la première fois après le 25 août. Quarante-sept, soit plus de soixante-quinze pour cent furent repêchés au printemps et de bonne heure en été, tous avant le 16 août, cependant que quinze seulement, soit moins de vingt-cinq pour cent le furent après cette date. Ces données quoique brèves n'en sont pas moins définies, et servent à démontrer que l'hérédité n'exerce pas une influence prédominante à l'égard du temps où se manifeste l'instinct qui entraîne les saumons à remonter les rivières à partir de la mer, et qu'un saumon dont l'ascension est tardive telle année est susceptible de réapparaître à son retour de l'océan parmi les bandes hâtives.

RELATIONS ENTRE GOUVERNEMENTS

En matière de pisciculture il convient de noter ici qu'entre le département et les fonctionnaires provinciaux, on est parvenu à réaliser la création de rapports officiels plus étroits et plus suivis. Les plus cordiales relations existent entre le département, l'Office américain et les provinces à l'égard des eaux contiguës où les divers services se prêtent mutuellement assistance pour la réalisation des œuvres d'intérêt commun. Il convient aussi de faire mention de l'aide que ne manquent jamais de nous fournir les preneurs à bail de droits de pêche à la ligne, particulièrement l'association riveraine de Ristigouche, qui depuis nombre d'années, met gratis à notre disposition, sa chaloupe-moteur pour le remorquage des saumons reproducteurs destinés à l'étang à saumon de New Mills, N.-B., tout comme les bénéficiaires d'affermages dans les rivières York et Barachois, Gaspé, P.Q., dans les eaux desquelles on recueille les œufs de saumon affectés à la piscifacture de Gaspé.

On n'a au cours de l'année procédé à la construction d'aucun nouvel établissement, cependant que de nombreux agrandissements, réparations et modifications furent apportés aux diverses piscifactures, de sorte qu'elles se trouvent toutes dans un parfait état d'aménagement, d'exploitation et de réparation.

Dans la nuit du 28-29 octobre, les deux principales conduites alimentaires d'eau de la ville de Westminster se rompirent en causant des dégâts considérables.

Comme la nouvelle piscifacture de Westminster dépend de la ville pour son approvisionnement d'eau il a fallu interrompre les exploitations jusqu'à la complète exécution des travaux relatifs à la réparation des voies d'eau endommagées, ce qui ne sera pas réalisé, nous croyons, avant mai 1922.

Dans ces dernières années, la récolte des œufs effectuée au profit de la piscifacture de Gerrard a été décourageante en raison sans doute de toute une suite d'embâcles, de troncs d'arbres et de branchages entremêlés ensemble qui se sont formés dans la rivière Lardeau. Ces obstacles sont difficiles à vaincre à cause de la solidité de leur structure et les frais qu'il serait nécessaire d'engager en rapport avec leur enlèvement se chiffreraient à plusieurs milliers de dollars. On a donc pensé que les bénéfices susceptibles de dériver de la mise en exploitation d'une piscifacture bien aménagée et outillée ne sauraient être en rapport avec les dépenses inhérentes à la démolition de pareils obstacles. Le département décida donc de restreindre les divers bâtiments à l'incubation des œufs jusqu'au stade ocellé, et après avoir déposé une bonne proportion de la cueillette dans les cours d'eau d'où provenaient les œufs, il fut vu à répartir la différence entre d'autres rivières appropriées.

On a tenu à Truro, Nouvelle-Ecosse, du 2 au 19 août 1921, une série de cours pour les employés de pisciculture des provinces maritimes et de Québec. C'est le bureau de biologie qui a vu au choix et à la préparation des matières d'enseignement, cependant que les cours se sont effectués sous la direction personnelle du président du bureau, le Dr A. P. Knight, jusqu'à récemment de l'université Queens. Entres autres sujets traités, il convient de mentionner ceux ayant trait aux propriétés chimiques et physiques de l'air et de l'eau, aussi bien qu'à l'organisme et aux fonctions vitales de certains animaux et de certaines plantes que leur régime biologique met en contact avec les entreprises piscicoles.

Les membres du personnel se sont sans exception révélés des employés consciencieux et dévoués; ils ont fait preuve dans l'exercice de leurs devoirs, d'un esprit d'initiative et d'un désintéressement qu'on ne saurait trop vanter. La nomination si bien méritée de M. C. W. Harrison, comme inspecteur divisionnaire des piscifactures en Colombie-Britannique va favoriser l'étude du problème relatif à la réalisation de nouvelles entreprises piscicoles à travers la province et cela avec une recrudescence d'énergie.

Le département ne saurait trop déplorer la mort, par noyade, durant les grandes crues, de M. T. H. H. Guegan, de la piscifacture du lac Lakelse et de M. H. Ross de la piscifacture de Pemberton, C.-B.

Il y a eu en exploitation trente-quatre piscifactures principales, douze piscifactures auxiliaires, six viviers à saumon et un grand nombre de campements affectés à la récolte des œufs. Les expéditions globales d'alevins de toute espèce, ont dépassé par quatre-vingt-quinze millions et demi celles de l'année dernière, cependant que nombre de lacs des provinces de l'Ouest, d'accès plutôt difficile en partant d'une piscifacture, furent empoissonnés au moyen de poissons en provenance d'étendues d'eau avoisinantes.

Les expéditions globales d'œufs et d'avelins se sont décomposés en 1921, par espèce et province, de la façon suivante:—

Nouvelle-Ecosse:		
Saumon Atlantique	6,427,500	
Truite Arc-en-ciel	89,500	
Truite mouchetée	416,400	
		6,933,400
Nouveau-Brunswick:		
Saumon Atlantique	9,232,715	
Saumon de printemps	286,825	
Truite mouchetée	189,444	
Truite brune	23,057	
		9,732,041
Ile du Prince-Edouard:		
Saumon Atlantique	871,946	
Truite mouchetée	292,422	
		1,164,368
Québec:		
Saumon Atlantique	4,177,809	
Ouananiche	12,705	
Truite mouchetée	26,679	
		4,217,193
Ontario:		
Saumon de printemps	125,350	
Poisson blanc	268,103,500	
Truite saumonée	17,945,702	
Hareng	5,620,000	
Sandre ou doré	124,097,000	
		415,891,552
Manitoba:		
Poisson blanc	233,842,300	
Sandre ou doré	41,528,000	
		275,370,300
Saskatchewan:		
Poisson blanc	20,575,000	
		20,575,000

Alberta:		
Saumon Atlantique	133,600	
Ouananiche	1,218	
Truite arc-en-ciel	649,752	
Truite coupe-gorge	379,550	
Truite saumonée	136,756	
		1,300,876
Colombie-Britannique:		
Saumon Atlantique	277,641	
Truite coupe-gorge	61,216	
Saumon tête d'acier	81,877	
Truite Kamloops	417,769	
Saumon sockeye	84,789,624	
Saumon blanc de printemps	76	
Saumon de printemps	3,513,387	
Saumon Coho	3,476,811	
Saumon chien	5,380,000	
Saumon rose	250,000	
Truite mouchetée	48,520	
Poisson blanc	12,375,000	
		110,671,921
Expédition globale		845,856,651

ÉCHELLES À POISSON

En conformité avec un règlement établi l'année dernière, le département impose maintenant à ses surveillants de pêche la tâche de faire tenir un relevé mensuel des conditions relatives aux échelles à poisson en existence dans les limites de leurs arrondissements. Cette innovation a mis le département en mesure de se mettre au courant des faits relatifs à cette catégorie de travail et d'entreprendre les travaux voulus pour rémedier aux défectuosités de ces dispositifs de franchissement.

En plus des relevés ci-haut énoncés, l'ingénieur départemental s'est livré à l'inspection d'un certain nombre de digues où le besoin d'un passage à poisson se fait sentir aussi bien que d'un certain nombre de dispostifs où s'imposaient des réparations. Ce fonctionnaire a aussi réussi à recueillir des données pour la préparation de plans destinés à régler leur construction.

En nombre des cas où les propriétaires de digues s'étaient conformés aux règlements relatifs aux échelles à poisson, le département a entrepris l'établissement de nouveaux dispositifs de franchissement.

Ci-après apparaît la nomenclature des digues inspectées l'année dernière par l'ingénieur dans les provinces Maritimes:—

Rivière Tusket—Comté de Yarmouth, N.-E.:

(*a*) Compagnie d'éclairage et d'énergie électrique de Yarmouth, Ltée, digue d'énergie électrique.

(*b*) Compagnie d'éclairage et d'énergie électrique de Yarmouth, Ltée, digue d'emmagasinage.

Ruisseau au Hareng—Comté de Yarmouth, N.-E.:

(*a*) Digue Babine et Porthier.

Rivière Clyde.—Comté de Shelburne, N.-E.:

(*a*) Digue d'emmagasinage, compagnie de pulperie Clyde, à Queens.
(*b*) Digue de moulin, " "
(*c*) Digue de scierie, Cie Sutherland Lumber.

Ruisseau Black.—Comté de Shelburne, N.-E.:

Digue, chemins de fer nationaux canadiens.

Rivière Mersey.—Comté de Queens, N.-E.:
(*a*) Digue Minard à Milton.
(*b*) Digue Harlow et Kempton.
(*c*) Digue inférieure de pulperie.
(*d*) Digue supérieure de pulperie.

Rivière Medway.—Comté de Queen, N.-E.:
(*a*) Digue de pulperie à Charleston.
(*b*) Chute Salter.

Petite Rivière.—Comté de Lunenburg, N.-E.:
(*a*) Digue, G. B. Crouse.
(*b*) Digue, Alfred Kaulback.
(*c*) Digue, Henry Kaulback, Moulins Conquerall.

Rivière Lahave.—Comté Lunenburg, N.-E.:
(*a*) Digue inférieure, Cie Davison Lumber.
(*b*) Digue supérieure, Cie Davison Lumber.
(*c*) Digue, pulperie W. A. Parnell.
(*d*) Digue de moulin, Ed. Zwicker et Fils.

Rivière Mush-à-Mush.—Comté de Lunenburg, N.-E.:
(*a*) Digue d'énergie électrique de la commission d'énergie électrique de la Nouvelle-Ecosse.
(*b*) Digue, Edward Ernst.
(*c*) Digue Robar.
(*d*) Digue d'emmagasinage, commission d'énergie électrique de la Nouvelle-Ecosse au débouché du lac Petit Mush-à-Mush.
(*e*) Digue d'emmagasinage, Commission d'énergie électrique de la Nouvelle-Ecosse au débouché du lac Grand Mush-à-Mush.

Rivière Sackville—Comté d'Halifax, N.-E.
(*a*) Digue d'emmagasinage, Compagnie d'éclairage électrique Sackville à Bedford.

Rivière Neuf-Milles.—Comté d'Halifax, N.-E.
(*a*) Digue Blanchard et McCurdy.

Rivière Musquodoboit—Comté d'Halifax, N.-E.
(*a*) Digue hors d'usage, Port Musquodoboit.

Rivière Sheet Harbour—Comté d'Halifax, N.-E.
(*a*) Digue Cie Sheet Harbour Lumber (affluent ouest).

Rivière Rights—Comté d'Antigonish, N.-E.
(*a*) Digue Vintens, Sylvan Valley.

Rivère Lequille—Comté d'Annapolis, N.-E.
(*a*) Digue d'énergie électrique, ville d'Annapolis.
(*b*) Digue d'emmagasinage, ville d'Annapolis.

Rivière Annapolis—Comté d'Annapolis, N.-E.
(*a*) Digue d'énergie électrique, ville de Lawrencetown.

Rivière Gaspereaux—Comté de King, N.-E.
(*a*) Digue d'énergie électrique, Wright et Joundry.

Rivière Kouchibouguac—Comté de Kent, N.-B.

(*a*) Digue, Moulins Cameron.

Rivière Kouchibouguac—Comté de Kent, N.-B.

(*a*) Digue d'énergie électrique, ville de Richibouctou.

Rivière Nashwaak—Comté de York, N.-B.

(*a*) Digue, Cie de pulpe et de papier de Nashwaak.

Rivière Pokiok—Comté de York, N.-B.

(*a*) Digue au débouché du lac George.

En certains cas l'inspection des digues fut effectuée dans le but de recueillir des données pour la préparation des plans relatifs aux échelles à poisson, cependant que dans d'autres, elle le fut en vue de s'assurer du bon fonctionnement des dispositifs de franchissement déjà créés.

Le département a entrepris la réalisation des travaux suivants durant l'année parce que, en matière d'échelles à poisson, les propriétaires s'étaient conformés aux règlements:—

Rivière Tusket.—Echelle à poisson dans la digue d'énergie électrique de la Cie Hydro-électrique d'éclairage et d'énergie de Yarmouth.

Rivière Mersey.—Echelle à poisson dans la digue Minard à Milton. Réparations à l'échelle à poisson de la digue Harlow et Kempton. Modifications apportées à l'échelle à poisson de la digue inférieure de la pulperie. Parachèvement de l'échelle à poisson dans la digue supérieure de la pulperie.

Rivière Medway.—Curage du chenal et construction de digues à ailes à travers les cataractes Salters pour favoriser la migration ascendante des saumons à l'étiage.

Rivière Lequille.—Etablissement de cloisons supplémentaires dans l'échelle à poisson de la digue d'énergie électrique da la Cie Hydro-Electrique d'Annapolis.

Rivière Nashwaak.—Légères retouches au pied de l'échelle à poisson de la digue appartenant à la Cie de Pulpe et Papier de Nashwaak.

Les dispositifs suivants de franchissement furent érigés durant l'année par les propriétaires de digues, d'après les plans dressés par le département.

Rivière Clyde.—Echelle à poisson dans la digue appartenant à la Cie de Pulpe Clyde et Queens.

Rivière Mush-à-Mush.—Echelle à poisson dans la digue d'emmagasinage au pied du lac Petit Mush-à-Mush.

Echelle à poisson dans la digue d'emmagasinage au pied du Lac Grand Mush-à-Mush.

Rivière-aux-Gaspareaux.—Altérations à l'échelle à poisson de la digue Wright et Joundry pour faire face à la situation créée par l'agrandissement de l'usine d'énergie électrique.

Rivière-aux-Pommes.—Erection d'une échelle à poisson dans la digue G. H. White et Fils.

Rivière Lequille.—Construction d'une échelle à poisson dans la digue appartenant à la digue de H. Harnish.

Rivière Lahave.—Construction d'une échelle à poisson dans la deuxième digue à Bridgewater.

Rivière Pokiok.—Etablissement d'une échelle à poisson dans la digue au pied du Lac George.

Rivière Kouchibouguac.—Retouches à l'échelle à poisson dans la digue appartenant à la ville de Richibouctou.

Un grand nombre de digues établies à travers les provinces maritimes forment matière à des problèmes en rapport avec la construction des échelles à poisson qui sont difficiles à résoudre en raison du fait que plusieurs d'entre elles sont situées dans de petits cours d'eau où durant la majeure partie de la saison, le débit des eaux est très faible. La mise en exploitation de l'usine d'énergie électrique qui capte l'eau au moyen de ces digues amène l'abaissement du niveau de l'eau à un point où l'échelle à poisson devient complètement à sec. Dans l'ensemble cependant il s'est réalisé des progrès. Dans le cas de la rivière Mersey, rendue infranchissable pendant nombre d'années, certains renseignements de bonne origine nous donnent lieu d'affirmer que l'établissement des échelles à poisson a contribué à l'accroissement des saumons migrateurs.

On rapporte aussi que la situation s'est beaucoup améliorée cette année dans la rivière Medway comme résultat des travaux exécutés; un accord a pu être consenti entre ce département-ci et la Cie des Pulpes à l'égard de la mise en exploitation périodique du moulin pendant l'étiage.

L'échelle à poisson dans la digue de la Rivière-aux-Gaspareaux s'est révélée efficace car l'on voit des saumons et des gasparots la remonter en colonies nombreuses.

En Colombie-Britannique les travaux de ce genre se bornèrent surtout à l'enlèvement des embâcles ou autres obstructions qui s'opposent à l'ascension des saumons. Ci-après apparait la nomenclature des travaux entrepris:

Criques Granite et Scullabuchan.—Ces deux cours d'eau se déversent dans le lac Lakelse, qui par le passé constituait une étendue favorable à la reproduction du saumon sockeye. L'enlèvement des entremêlements de branchages et de troncs d'arbres a ré-ouvert à l'eau ces anciennes voies d'écoulement et ramené la prospérité dans une grande étendue des frayères.

Rivière Atnarko.—Les travaux accomplis durant l'année embrassent le parachèvement des travaux relatifs à l'enlèvement des embâcles formées dans les rivières Bella Coola et Atnarko. Ces cours d'eau sont revenus à leur état normal d'écoulement, de sorte que les saumons y trouvent dans leur ascension de vastes étendues propres à la reproduction.

Baie Mink Trap.—Les travaux de curage ont nécessité à cet endroit l'usage de machines puissantes parce que des embâcles obstruaient entièrement l'embouchure du cours d'eau. L'enlèvement des obstacles s'est opéré avec succès, de sorte qu'il n'est pas surprenant d'apprendre que des saumons sockeye reproducteurs ont déjà atteint le lac d'amont.

Rivière Markwell.— La rivière Markwell bien que non rangée parmi les rivières à saumon s'était vu forcée à abandonner son chenal principal et à se pratiquer un passage à même la barre qui la séparait de la crique Génési, un lieu d'alevinage naturel des plus propres. Si cette rivière avait réussi à ronger toute cette barre, elle aurait amené la ruine complète de ces frayères de sockeye. Grâce à l'enlèvement d'une embâcle et le creusement d'un chenal de quelque 300 pieds de longueur, le cours d'eau put reprendre son ancien cours en cessant ainsi de menacer l'existence de la crique Génési.

Rivière Fisherman.—Ce cours fut débarrassé des embâcles de troncs d'arbres sur une distance de 3½ milles à partir de son embouchure et l'on s'attend à ce que les poissons migrateurs n'éprouvent aucune difficulté à atteindre les frayères.

Rivière-aux-Saumons.—A la Rivière-aux-Saumons les travaux ont consisté en l'enlèvement d'une forte portion des éléments d'une embâcle de troncs d'arbres à environ un mille du lac Shuswap et dans l'ouverture d'un chenal de 30 pieds de largeur à travers le reste de l'embâcle. Il y eut une époque où les frayères du lac Shuswap pullulaient de saumon sockeye, et c'est ce qui a induit le département à recourir à la pisciculture et aux travaux de curage pour y attirer les saumons reproducteurs et y raviver ces frayères.

Cataractes Skutz, rivière Cowichan.—En ce qui a trait à la rivière Cowichan à l'endroit des cataractes Skutz, il est nécessaire d'élargir le chênal et d'y construire une série de gradins en béton pour y faciliter le passage du saumon. Les travaux accomplis cette année ont fourni aux poissons l'avantage de pouvoir remonter la rivière sans difficultés. En plus des travaux ci-haut énoncés, il s'en est accompli d'autres d'une importance moindre.

Dans les trois provinces des prairies, les travaux relatifs aux échelles à poisson ont surtout consisté en inspections effectuées par les employés chargés de voir à ce que les passages à poisson soient en bon état et tenus franchissables aux poissons.

On a éprouvé des difficultés considérables en rapport avec le canal d'irrigation du chemin de fer Pacifique-Canadien à Calgary-Est, où la fermeture des écluses ou vannes d'entrée, a causé l'internement d'un nombre de poissons.

La pose des grilles destinées à prévenir l'introduction des poissons dans le canal a fait l'objet de l'étude des intéressés, mais l'usage en fut jugé impraticable.

Par un accord consenti entre les autorités publiques et la compagnie et aux termes duquel cette dernière consentit à ne clore les écluses ou les vannes d'entrée que par gradation successive très espacée, la majeure partie des poissons introduits dans le canal purent gagner le cours principal avant que le niveau des eaux ait trop baissé; puis en permettant l'écoulement d'un faible débit d'eau durant l'hiver, les individus qui y restèrent emprisonnés réussirent à y passer la saison morte sans inconvénient.

STATIONS BIOLOGIQUES DU CANADA

Au cours de l'année 1921-22, on a beaucoup agrandi le champ des études à nos deux stations, le programme de travail a comporté plus de douze entreprises distinctes de recherches en biologie dont la nomenclature apparaît ci-après:

1. Recherches en laboratoire, exécutées par un personnel de vingt-cinq professeurs universitaires, aides, assistants et expérimentateurs avancés. Pour une année qu'ont duré ces recherches, on a utilisé à leur maximum les tables, les instruments scientifiques et autres objets ou facilités d'aménagement dont sont pourvues les deux stations.

2. Recherches effectuées en divers domaines d'histoire naturelle en des lieux plus ou moins éloignés des stations, y compris les expériences exécutées en ostréiculture et les études faites sur les gisements d'huîtres de l'Ile du Prince-Edouard, les investigations portées dans les mœurs de l'alose dans la baie Cobequid et les cours avoisinants et divers autres travaux aussi bien que les études accomplies en diverses localités dans l'histoire naturelle de l'éperlan et du carrelet, etc.

3. Recherches dans les pêcheries côtières et hauturières accomplies par le personnel à bord du navire biologique le 'P'rince" sur le littoral oriental et par le navire biologique "Ordonez" sur le littoral occidental.

4. Projets d'études aux établissements de préparation et aux fabriques de conserves avec attention spéciale donnée au poisson séché et mis en conserves, aux noircissures et aux rougissures: les premières affectant le homard, les secondes la morue salée.

5. Nouvelles études sur le homard, spécialement étude expérimentale des larves de homard à Saint-André et à Summerside, I.P.-E.

6. Etudes faites dans les eaux de bassin influencées par la marée dans les eaux côtières en ce qui regarde l'histoire naturelle des poissons; régime littoral de la baie Passamaquoddy et de l'île Vancouver.

7. Nouvelles recherches dans les eaux des Grands-Lacs et particulièrement, étude du hareng des lacs dans les eaux du lac Erié.

8. Cours d'enseignement relativement aux modes les mieux appropriés pour la mise en conserve du homard et conférences relatives aux causes de contamination et de fermentation du homard en boîtes. Ce travail s'est exécuté sous la direction du Dr

Knight principalement sur l'Ile du Prince-Edouard et embrasse des leçons données par le Dr Knight et le Dr Prince aux inspecteurs et aux pêcheurs en conférence à Charlottetown.

9. Collection de spécimens de poisson et autres produits marins durant les mois d'hiver et d'été, hebdomadairement et mensuellement, récolte du plancton et autres travaux hydrographiques qui ont duré toute l'année lors des croisières du "Prince".

10. Recherches de même ordre exécutées avec la station en Colombie-Anglaise comme base; échantillons aquatiques, observations sur la température et autres travaux dans les eaux s'étendant au nord et au sud de la station, y compris des expéditions de dragage et de chalutage jusqu'à l'île Lasqueti et jusqu'au sud de l'île Thetis, aussi bien que des travaux accomplis à l'embouchure du fleuve Fraser.

11. Etudes biologiques du lit et de la surface des eaux à Kennabecacis, fleuve Saint-Jean, N.-B.

12. Rédaction et publication d'une série de rapports sur les pêcheries, etc., sous la direction du professeur J. P. McMurrich, comme annexe aux "Contributions à la biologie canadienne" (nouvelle série).

13. La station, grâce à son personnel, a prêté son concours au projet relatif à l'établissement de recherches internationales dans les pêcheries et prendra durant la saison à venir une part active dans ce travail.

TRAVAUX INTERNATIONAUX

Outre l'accomplissement des œuvres directement originaires de la mise en activité de l'organisme scientifique des deux stations, l'office biologique n'en a pas moins contribué au parachèvement d'un plan de recherches et de travaux où seront utilisés les services du navire le *Prince* mis à sa disposition.

L'étude des migrations du maquereau sur le littoral atlantique apparaît à la vedette de cet ouvrage. Le docteur Huntsman et le professeur McMurrich ont été désignés pour faire partie du comité international conjoint avec nombre de scientistes éminents des Etats-Unis, nommés par les autorités fédérales de Washington, D.C.

AGRANDISSEMENT AUX BÂTIMENTS

Les deux stations ont beaucoup souffert de l'exiguité d'espace du laboratoire en même temps que des difficultés à fournir la pension et le logement aux travailleurs scientifiques, qui ont demandé la permission de conduire sous la direction de l'office, des recherches de biologie marine, et dont le nombre s'est accru au delà de toute attente. Il y a des années que la station du Pacifique sent le besoin de s'agrandir, et depuis longtemps déjà, les plans relatifs à la construction de nouvelles ailes à la station située près de Nanaïmo, C.-B., étaient complets; mais vu les faibles crédits affectés à cette entreprise, il n'avait pas été possible de réaliser ces travaux. Maintenant que le Parlement a généreusement approprié à cette œuvre une somme plus considérable nous allons pouvoir réaliser les agrandissements projetés à l'établissement de la baie Departure, agrandissements qui comportent l'édification d'un cabinet de chimie d'une chambre de pesage et d'un musée, ce dernier au re-de-chaussée ou au sous-sol des nouveaux bâtiments, cependant qu'un système d'éclairage à l'électricité va remplacer le mode si dangereux d'éclairage jusqu'ici en pratique. A Saint-André, l'aménagement du laboratoire a été considérablement perfectionné par la construction d'une aile ajoutée à l'extrémité ouest de l'ancien bâtiment et l'édification d'une bibliothèque et d'un laboratoire de bactériologie et de biochimie. Les membres de l'office biologique ont aussi conçu l'agrandissement si nécessaire de la maison d'habitation, dont le projet n'a cependant pas été réalisé par suite du manque

d'argent. Grâce cependant à certaines modifications apportées par le docteur Huntsman à l'aménagement des lieux réservés aux chambres à coucher et à la salle à manger, le personnel des expérimentateurs, bien que largement accru en nombre, a cependant pu être logé sans trop de désagréments ni d'encombrement. Le nombre sans cesse croissant des expérimentateurs qui fréquentent chaque saison les stations peut rendre nécessaire la mise en exécution des agrandissements projetés. Comme perfectionnement d'importance apporté au matériel d'exploitation à Saint-André, il convient de faire ici mention de l'installation d'un appareil moderne de refroidissement destiné à la réalisation d'expériences relatives à la congélation ou la réfrigération du poisson, ou autres substances alimentaires. On a aussi ajouté de temps en temps quelque objet nouveau à l'assortiment des instruments ou dispositifs scientifiques et les deux navires biologiques, le *Prince* et l' *Ordonez* ont été réparés et employés au chalutage et aux autres travaux en biologie et en physique déjà énoncés.

PROBLÈMES À L'ÉTUDE

Les deux stations qui autrefois bornaient leur activité aux mois d'été, se sont maintenant organisées de façon à pouvoir poursuivre leurs travaux toute l'année tout en limitant l'exécution de leurs principales recherches à la période s'étendant du commencement de juin à la fin de septembre.

Nous donnons ci-après la nomenclature des noms des expérimentateurs scientifiques avec celle de leurs travaux respectifs:

Docteur A. P. Knight, président de l'office biologique, " Elevage des homards et bactériologie des conserves alimentaires ".

Docteur E. E. Prince, " Etudes des températures et données sur la croissance des larves de homard ".

Professeur L. W. Bailey, "Diatomés des eaux canadiennes des littoraux oriental et occidental.

Professeur E. M. Harvey, Princeville, N.-E., "Luminiscence des animaux marins".

Harrison McDonald, principal d'université, " Bactériologie des conserves de poisson séché et de la morue préparée.

Mademoiselle M. E. Kennedy, Macdonald, " Etudes sur la morue salée, affectée par les rougissures '.

Professeur C. J. Connolly, Saint-François-Xavier, " Premier stade de croissance des crabes, des crevettes, etc.

Docteur A. G. Huntsman, " Facteurs influençant la reproduction et la croissance de diverses formes marines ".

Docteur S. J. Jackson, McGill, " Histologie des tissus du poisson congelé ".

Professeur A. B. Klugh, Queens, "Culture des copépodes, des octracodes, et autres formes aquatiques ".

M. A. H. Liem, Toronto, "Concentration en ions H en rapport avec la vie des copépodes et aussi recherches dans les pêcheries de l'alose."

Mademoiselle Pallon, Manitoba, " Chimie des tissus conjonctifs musculaires des poissons ".

Mademoiselle D. E. Newton, MacDonald, " Bactéries sporifères ".

Mademoiselle M. E. Reid, Toronto, " Ponte de la perche de mer ".

Mademoiselle E. M. Taylor, Toronto, "Concentration en ions H dans ses effets sur les animaux marins ".

Mademoiselle A. E. Dempsey, Toronto, "Chimie des sucs musculaires des poissons".

Mademoiselle F. Fraser, Toronto, " Influence de la lumière sur la croissance des animaux ".

Parmi ceux effectuant des recherches en des lieux plus ou moins éloignés de la station on cite les noms suivants:

Professeur P. Cox, Fredericton, "Biologie des eaux sud-occidentales de la Nouvelle-Ecosse".

Mademoiselle M. S. Sparks, Toronto, "Etude sur les poissons au large du littoral de la Nouvelle-Ecosse".

Professeur A. D. Robertson, Western London, mademoiselle Battle et mademoiselle McIntosh, "Nouvelles recherches sur les huîtres, Ile-du-Prince-Edouard".

M. A. H. Leim, "Etudes sur l'alose au fond de la baie de Fundy".

Pour la station du Pacifique il convient d'énoncer les noms suivants:

Professeur McLean Fraser, Vancouver, "Alimentation des poissons en Colombie-Anglaise, étude des hydroïdes, etc.".

Professeur C. H. O'Donoghue, Manitoba, "Taxonomie et autres études".

Professeur A. T. Cameron, Winnipeg, "Causes des variations de l'eau de mer, sa composition, de l'iode dans les annélides etc., et aussi en conjonction avec le professeur O'Donoghue, "Réactions causées par la lumière sur les animaux nageurs mis sous l'influence des stupéfiants".

Mademoiselle Mounce, Winnipeg, "Variations dans la distribution géographique des diatomés imputables aux conditions de l'eau et aussi répartition des algues dans des étendues déterminées".

M. H. A. Dunlop, Vancouver, "Répartition géographique des copépodes nageurs".

M. R. E. Foerstor, Vancouver, "Etudes systématiques des méduses".

Il convient d'ajouter que les laboratoires de chacune des stations se sont enrichis au cours de l'année d'instruments et d'appareils importants et que l'emploi d'un collectionneur de matériaux, le capitaine Rigby, n'a pas été sans contribuer à l'avancement des travaux. Sous la direction du Dr Huntsman à Saint-André, sur qui repose la tâche relative à la solution des divers problèmes entrepris la saison dernière à Saint-André aussi bien que sous la gérance du Dr McLean Fraser, qui a dirigé le fonctionnement scientifique de la station du Pacifique, toutes espèces de recherches biologiques ont été conduites à bonne fin et parachevées à l'avantage du public. Le Professeur Fraser s'est rendu à la proposition de l'office scientifique en persévérant en sa qualité de directeur de la station de la Colombie-Anglaise, à la suite de sa nomination comme professeur de Zoologie à l'université de la Colombie-Anglaise, et il a pris les mesures voulues pour visiter la station aussi régulièrement que possible et y passer tout le temps disponible possible à l'exécution des travaux. Sous l'habile conduite de leurs directeurs, les deux stations ont produit des résultats beaucoup plus pratiques et avantageux au public que jamais auparavant dans l'histoire de ces utiles institutions de l'Etat.

OBSERVATIONS RELATIVES À L'HISTOIRE NATURELLE

Au cours de l'été et de l'automne de 1921, M. Andrew Halkett, naturaliste du département, a effectué des observations sur l'histoire naturelle des homards dans les comtés de Queens et de Shelburne, N.-E., sur le littoral du détroit de Northumberland et aux îles-de-la-Madeleine. Il a recueilli, enregistré et classifié un nombre infini de données utiles touchant l'état physique, la taille et le sexe des homards capturés. Il a aussi poursuivi pendant le mois de juin ses observations sur l'état des pétoncles et des gisements de pétoncles dans la baie Mahone, N.-E.

Le naturaliste a aussi tenu des assemblées en janvier, février et mars de l'année actuelle à divers endroits échelonnés le long du littoral des comtés de Westmoreland, Kent, Northumberland et Gloucester, N.-B. Ces réunions se sont traduites en conversations avec les pêcheurs, suivies de discussions et de débats sur la nécessité de sauvegarder les homards chargés d'œufs, sur les mœurs, la ponte et la mue des homards et autres sujets divers. Il a aussi effleuré le thème relatif aux bactéries et à leurs effets sur la substance en conserves de homard, en utilisant un certain nombre de

vues inanimées projetées à la lanterne sur écran pour montrer les diverses espèces de micro-organisme et faire connaître leur mode de croissance et de multiplication.

ENTREPRISES INTERNATIONALES RELATIVES AU REPEUPLEMENT DU FLEUVE FRASER

En raison du fait que les pêcheries de sockeye du fleuve Fraser et ses abords étaient devenues si sérieusement dépeuplées que la mise en conserves annuelle avait décliné jusqu'à n'être plus qu'une faible fraction de celle des années dernières, les autorités se sont vu acculées à la nécessité de découvrir un moyen d'action susceptible de les ramener à leur ancienne prospérité.

Vu que les saumons en route pour le fleuve Fraser, doivent traverser les eaux du passage Pouget, sur le côté américain de la ligne-frontière, il est inutile de mettre en application des règlements destinés à entraver les exploitations de pêche sur le côté canadien, à moins que semblables mesures ne soient établies sur le territoire étranger. En vue d'en arriver à un accord, les autorités des deux pays ou leurs délégués ont tenu maintes réunions tendant toutes à assurer la sauvegarde des saumons remontant le fleuve Fraser. Jusqu'à ce moment il a été impossible de conclure aucun accord à cet égard. On avait espéré que le projet du traité, présenté et appuyé par la commission Canado-américaine en 1918, aurait suffi à réaliser un moyen d'action efficace de faire face à la situation. Mais malheureusement, le Sénat américain a rejeté le traité à cause de l'irritation qu'il a causée dans l'état de Washington.

Lorsqu'il fut devenu évident qu'il n'y avait rien à attendre du traité, il fut résolu d'organiser une réunion entre les représentants de département et les membres de l'office des pêcheries de l'Etat de Washington, corps nouvellement constitué, en vue d'en arriver à une entente pour la solution du problème relatif au repeuplement des pêcheries du saumon sockeye dans le fleuve Fraser.

L'assemblée eut lieu à Vancouver, le 12 décembre écoulé, avec les personnes suivantes chargées de représenter les intérêts canadiens: MM. W. A. Found, Major J. A. Motherwell, Dr C. McLean Fraser, F. Harrison, John P. Robertson.

Les délégués de l'Etat de Washington présents furent E. A. Sims, H. Ramwell, E. P. Blake, E. A. Seaborg, L. H. Darwin.

Antécédemment à l'ouverture de la conférence, on a déposé sur le pupitre de la salle de réunions les projets d'étude suivants:

1. Sauvegarde du saumon sockeye commun au régime des eaux du fleuve Fraser, des autres eaux du golfe de Georgie et de ses tributaires aussi bien que du détroit de Juan-de-Fuca et du passage Pouget.

2. Sauvegarde des saumons fréquentant les eaux côtières de l'île Vancouver et de l'état de Washington.

3. Accroissement des saumons roses dans les eaux désignées au paragraphe 1 et dans celles du passage Pouget où les saumons de cette espèce contribuent au repeuplement des eaux y contiguës.

4. Etablissement de la montée des saumons roses dans les années paires.

5. Nécessité de déposer des œufs ou des alevins de saumons de provenance éloignée et étrangère aux lieux déjà frappés d'un déclin dans les migrations ascendantes des saumons.

6. Règlementation des saisons de pêche en Colombie-Anglaise et dans le passage Pouget.

7. Maintien et exploitation des piscifactures internationales en proportion des besoins inhérents à la propagation du saumon.

Aucun accord n'est intervenu cependant à l'égard des moyens d'action à mettre en pratique pour le relèvement de la montée des saumons sockeye à destination du passage Pouget et du fleuve Fraser. Les deux parties en pourparlers s'entendirent bien

sur la nécessité de mettre complètement fin aux exploitations de pêche pour au moins cinq ans, si l'on voulait réussir à rétablir les montées du saumon, mais les autorités canadiennes résolurent de n'agréer à cette mesure qu'après assurance donnée qu'à l'expiration de cette période de cinq ans et à la reprise des exploitations de pêche, l'usage des sennes à poche pour la capture du sockeye serait interdit et l'emploi des parcs en filet et des filets flottants soumis à une réglementation appropriée.

Les délégués canadiens ont exprimé l'opinion qu'il ne vaudrait réellement pas la peine d'imposer une suppression aussi catégorique des exploitations, si à l'expiration de ce laps de temps on devait permettre comme maintenant l'emploi de ces appareils.

Les délégués de l'Etat de Washington arguèrent de l'inopportunité de conclure un accord qui enchaînerait cinq ans à l'avance l'initiative des autorités compétentes chargées de la gérance des pêcheries, ajoutant que la situation exigeait la mise en application de mesures immédiates et qu'ils ne voyaient pas bien la nécessité de pourvoir contre toutes éventualités possibles en s'engageant six ou sept années plus tôt que nécessaire; qu'au surplus pareille abstention de leur part ne pourrait être invoquée contre l'adoption de moyens d'action propres au relèvement de la montée des saumons sockeye.

A l'égard de plusieurs des autres problèmes soumis à l'assemblée, on est arrivé à s'entendre d'une façon plus ou moins définitive. Parmi ces problèmes apparaissent ceux concernant:—

1. La sauvegarde des saumons non parvenus à maturité dans les eaux côtières de la côte occidentale de l'île Vancouver et des rives de Washington.

2. Les recherches destinées à assurer l'opportunité de prohiber la pêche en deçà des limites de trois milles au large de l'île Vancouver et du littoral de Washington.

3. La proposition d'établir les montées de saumon à bosse au cours des années de nombre pair du cycle des montées dans le passage Pouget et le fleuve Fraser semblables à celles des années de nombre impair; et l'apport d'œufs en provenance des autres endroits de la Colombie-Anglaise et de l'Alaska pour effectuer cette œuvre.

4. L'inspection générale biologique des eaux du fleuve Fraser et des étendues contiguës à Washington en vue de s'assurer de l'étendue possible où les saumons peuvent se propager dans ce régime.

5. La réunion d'une autre conférence à une date ultérieure dans le but de réglementer la pêche au saumon à bosse en vue de permettre à un nombre suffisant de sujets de cette espèce de s'échapper dans les cours d'eau de la piscifacture et aux lieux naturels du frai.

En terminant ce rapport je regrette beaucoup d'avoir à ajouter que l'exploitation de nos pêcheries durant l'année sous revue s'est accompagnée des pertes de vies ordinaires. Durant chaque mois de l'année de la saison de pêche, de un à huit pêcheurs se sont noyés sur le littoral oriental. Dans l'ensemble, il nous faut déplorer vingt-cinq pertes de vies: vingt sur le littoral oriental et cinq sur le littoral occidental.

Votre obéissant serviteur,

A. JOHNSTON,

Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE I

RAPPORTS DES INSPECTEURS DE PÊCHE

RAPPORT DE M. WARD FISHER, INSPECTEUR DIVISIONNAIRE DES PÊCHERIES, LITTORAL ATLANTIQUE ANNÉE 1921

L'année dernière s'est révélée sans doute la plus inhabituelle aussi bien que la plus ardue des campagnes de pêche exercées au cours des quarante dernières années.

Le rendement des pêches a considérablement fléchi, surtout dans les premiers huit mois en raison de l'abaissement des prix en cours pour les prises. En maints arrondissements, les exploitations ont été presque entièrement suspendues et les pêcheurs là où la chose fut possible, se sont adonnés à d'autres occupations. Les négociants ont cessé d'acheter. Les prix payés pour les faibles prises obtenues furent exceptionnellement bas, passant de 80 cents par quintal pour l'aiglefin frais à $1.25 pour la morue fraîche. Ces prix se sont révélés improfitables aux pêcheurs et en certains cas, insuffisants pour faire face aux frais d'exploitation.

Les conditions générales du marché pour les produits de poisson sont défavorables et ont rendu impossible tout négoce considérable ou régulier de la part des trafiquants dont les efforts se sont surtout bornés à écouler les assortissements de l'année précédente. Le marché s'est considérablement amélioré durant les quatre mois écoulés de sorte que tous les approvisionnements disponibles ont été absorbés avec la perspective que l'année à venir donnera lieu à un reprise des activités tant au point de vue de la production qu'à celui de l'exportation.

Les conditions plutôt malencontreuses ci-haut désignées, jointes au manque d'emploi aux autres industries ont causé des maux sans nom aux pêcheurs de nombre d'arrondissements.

Par bonheur les quelques mois écoulés ont manifesté une amélioration sensible et on a trouvé des débouchés faciles pour les prises de toutes les variétés de poisson. En fait, certains des principaux négociants en poisson frais éprouvent des difficultés à obtenir assez d'approvisionnements pour alimenter les marchés de Québec et de l'Ontario.

Le sommaire suivant peut paraître d'intérêt et d'utilité:

NOUVELLE-ÉCOSSE

Dans cette province les comtés d'Halifax et Guysboro, ainsi que l'île du Cap-Breton furent durement frappés par suite de la paralysie du marché et de l'abaissement des prix qui s'en est suivi pour les prises, ce qui a fait que les déchargements opérés par les pêcheurs à la ligne à main ont été très faibles. Pour ajouter au malaise général, la montée habituelle du hareng de printemps et d'été a manqué, les prises n'étant pas suffisantes pour fournir un approvisionnement de boitte. Les comtés de Shelburne et Queens ont été les plus favorablement partagés au cours de la saison d'été, attendu que les négociants de Liverpool, Lockport et Shelburne payaient jusqu'à $4.50 pour la morue marchande. Certains pêcheurs de ces arrondissements ont bénéficié d'une campagne de pêche très fructueuse.

La pêche du homard s'est révélée la seule exploitation avantageuse particulièrement dans Shelburne-Ouest, Yarmouth et Digby. La saison régulière de trois mois, à partir du 1er mars s'est manifestée la plus profitable jamais enregistrée dans les annales de l'industrie. La température s'est montrée uniformement favorable et en certains lieux, les pêcheurs purent lever leurs pièges, filets ou parcs-en-filet régulièrement tous les jours à travers toute la campagne de pêche. Les prises furent abondantes et de bonne qualité. Bien que les prix payés pour les petits homards ne se soient chiffrés qu'à un tiers de ceux de l'année antécédente, l'accroissement des prises et les prix raisonnables reçus pour les expéditions de crustacés vivants firent plus que compenser pour l'abaissement des prix offerts pour les homards de faible taille. L'arrondissement s'étendant à l'est de Baccaro, comté de Shelburne jusqu'à Guysboro, de même que l'île du Cap-Breton n'ont pas donné un aussi bon rendement attendu que les vents prédominants dans les comtés de Shelburne, Yarmouth et Digby se montrèrent peu propres à la réalisation d'exploitations de pêche fructueuses.

Arrondissement n° 1, Cap-Breton.

Les conditions générales en existence dans cet arrondissement se sont révélées les plus désavantageuses enregistrées depuis nombres l'années dans les annales de l'industrie. Bien que toutes les espèces de poissons soient apparues en abondance, l'abaissement des prix aussi bien que l'insuffisance des débouchés qui s'est fait sentir en toute la saison, ont empêché la mise en pratique de toutes exploitations d'un ordre un peu rémunérateur.

Les exploitations relatives au homard se sont surtout montrées décourageantes, les prises ne dépassant pas 36,215 quintaux, chiffre exprimant un décroissement de 19,675 quintaux par comparaison à 1920.

La cause première du déclin de cette industrie réside dans l'affaiblissement des prix payés aux pêcheurs, prix réduits de moitié en regard de ceux en cours en 1920. Cet état de choses a forcé maints pêcheurs à ne s'adonner aux exploitations qu'une partie de la saison, et même alors sans grand déploiement d'énergie, attendu que les frais d'entreprise ont rendu impossible la réalisation de profits raisonnables.

Les prises du hareng manifestent un décroissement de 3,116 quintaux par comparaison à l'année précédente. Ce fléchissement est attribuable à la rareté du hareng sur le littoral d'Inverness. Le hareng est apparu en grand abondance sur le littoral du comté de Richmond, mais comme les prix se sont révélés extraordinairement faibles et le coût du sel et des barils élevés, les pêcheurs n'ont pas exercé leur industrie avec beaucoup d'énergie.

L'aiglefin manifeste un décroissement de 46,569 quintaux par rapport à 1920.

Quant au maquereau, les prises accusent une diminution de 10,260 quintaux en regard de l'année précédente. Dans le comté d'Inverness il y a eu fléchissement, attendu que le maquereau n'a pas dépassé le littoral s'étendant au large du port d'Inverness. L'Ile Madame, comté de Richmond accuse un fléchissement qui s'est traduit par 7,913 quintaux, cependant que l'Ardoise manifeste une augmentation de 3,366 quintaux dans les prises. Les déchargements se sont écoulés à des prix rémunérateurs et les frais relatifs à la préparation ont été moindres qu'en 1920. L'accroissement observé dans les prises effectuées à l'Ardoise sont attribuables aux conditions climatériques favorables qui ont induit les poissons à se rapprocher davantage de la côte en fournissant une occasion avantageuse d'exploitations aux pêcheurs de la classe la plus dépourvue: celle qui manque de bateaux-moteurs à essence.

La pêche de l'éperlan manifeste un accroissement prononcé dans les prises, les déchargements s'élevant à 2,194 quintaux par comparaison à 571 quintaux en 1920. Les prix en cours ne se sont cependant élevés qu'à $3 le quintal.

La pêche des huîtres s'est traduite par un accroissement substantiel, les prises étant de 1,195 barils en regard de 725 barils l'année antécédente.

Arrondissement n° 2, Nouvelle-Ecosse orientale.

L'industrie s'est exercée avec relativement de succès. Les conditions climatériques se sont avantageusement comportées toute l'année, ce qui a permis aux pêcheurs de se livrer à leurs exploitations sans pertes anormales de matériel.

Les prises de homards se sont élevées à 48,428 quintaux, ce qui accuse un fléchissement de 12,625 quintaux. Il convient de faire observer que le prix moyen des prises en 1920 s'est chiffré à 10 cents la livre, cependant qu'en 1921 il n'avait atteint que 5 cents la livre. A l'exception de 1918 ce sont les plus faibles exploitations enregistrées depuis plus de dix ans.

Le décroissement des prises s'est fait sentir à travers tout l'arrondissement, à l'exception du comté de Cumberland où l'augmentation s'est traduite par plus de 100 pour 100 dans le rendement des prises et des conserves alimentaires au cours de la saison d'automne régulière, du 16 août au 15 octobre. Les prises de printemps accusent dans ce comté un déclin considérable attribuable aux quatres fabriques de conserves demeurées inactives. Quant au comté d'Halifax-Ouest, il enregistre une légère augmentation attribuable à la saison spéciale d'automne.

Les causes du fléchissement se résument dans la rareté du poisson et l'abaissement des prix en cours.

Trois cent quatre-vingt-quatre licences de homard furent délivrées en augmentation du nombre de celles émises en 1920, cependant que des 63 fabriques de conserves licenciées, 58 d'entre elles se sont livrées à des exploitations industrielles, à l'exception de celles en existence dans le comté d'Antigonish où sur les dix qui manifestèrent de l'activité au début, quatre seulement fonctionnaient encore au premier juin; et encore de ces dernières deux seulement ont persisté jusqu'à la fin de la campagne de pêche. La rareté de la boitte s'est fait sentir surtout dans les comtés de Pictou et d'Antigonish. Tout le long du littoral, les pêcheurs furent forcés de tirer à terre leurs parcs en filet avant la fermeture de la saison et dans l'ensemble, les campagnes de pêche du printemps n'ont pas été fécondes en bons résultats dans cet arrondissement.

La campagne régulière de pêche d'automne dans le comté de Cumberland s'est révélée fructueuse et les fabricants-paqueurs ont réussi dans toutes leurs entreprises. Les déchargements de poisson frais se sont chiffrés à 3,857 quintaux par comparaison à 1,771 quintaux en 1920. Quant au rendement des conserves alimentaires, il a été porté à 1,815 caisses par rapport à 881 caisses pour les mêmes années. Le marché du homard en conserves s'est amélioré vers la fin de l'année et certains fabricants-paqueurs ont obtenu jusqu'à $30 la caisse.

Un fait marquant dans les exploitations industrielles d'automne relatives à la mise en conserves s'est traduit par les quantités moyennes élevées de substance alimentaire de ce crustacé nécessaire pour former une caisse de 48 livres de produit en conserves. Cet état de choses est imputable au fait que le homard s'était difficilement régénéré des pertes de tissus musculaires qui accompagnent le phénomène de la muc et que la chitinisation du nouveau test était restée inachevée. En certains cas, il a fallu employer 235 livres de crustacé pour produire une caisse de 48 livres.

Le rendement des conserves alimentaires se décompose comme suit:

Cumberland	4,379
Pictou	7,707
Antigonish	3,545
Guysboro	3,895
Halifax	1,346
	20,872
Moelle	554
	21,426

Les prises de morue se sont exprimées par un rendement général d'environ 20 pour 100 supérieur à celui de 1920, mais la valeur en a décru. La moyenne des prix en cours en 1920 s'est élevée à $2.17 par quintal, quand elle n'a atteint que $1.51 par quintal en 1921. En raison du fait que les chalutiers à vapeur dont le port d'armement est Halifax se sont avisés de débarquer leurs prises à Portland, Maine, les prises pour Halifax manifestent un décroissement pour l'aiglefin, la merluche et la lingue.

La pêche de l'aiglefin accuse un fléchissement de 31,030 quintaux, fléchissement attribuable aux comtés d'Halifax et de Guysboro, car les prises effectuées dans le détroit de Northumberland et la baie de Fundy, sont restées stationnaires par rapport à 1920.

Les exploitations de pêche du hareng n'ont cessé de décroître dans cet arrondissement depuis 1918, les prises effectuées l'année dernière accuse un fléchissement de 4,946 quintaux en regard de l'année antécédente. Le fléchissement enregistré dans les comtés de Cumberland et de Pictou, arrondissement du détroit de Northumberland, s'est traduit par environ 8,000 quintaux. Guysboro a bénéficié d'une augmentation de 9,793 quintaux, cependant qu'Halifax a éprouvé un décroissement de 7,446 quintaux. L'écoulement des produits s'est effectué avec difficulté en raison des assortiments considérables en réserve depuis l'année précédente et dont il a fallu disposer à perte. Les approvisionnements importants de hareng en provenance de Terreneuve ont aussi contribué à encombrer le marché.

Les prises de maquereau manifestent un accroissement de 7,526 quintaux, soit de 28 pour 100 par rapport à 1920. Le comté de Guysboro a éprouvé une diminution de plus de 5,000 quintaux en grande partie imputable à la présence des squales dits "chiens de mer" qui ont empêché les pêcheurs de mouiller leurs filets à l'époque de l'apparition du maquereau d'automne. Quant au comté d'Halifax, il a fourni une augmentation de 13,000 quintaux, fait rendu explicable en grande partie par l'apparition de grands bancs de petits maquereaux sur le littoral durant le printemps et l'automne. La pêche des maquereaux de grande taille a bien rendu et comme il existe une concurrence active entre les négociants, les pêcheurs ont réalisé de bons bénéfices grâce aux prix offerts, variant de 15 à 40 cents pour chaque poisson.

Trente mille livres de maquereau furent pêchées dans les eaux de la baie de Fundy du comté de Cumberland. Ce phénomène est d'occurrence inhabituelle attendu que le maquereau se porte rarement jusqu'aux eaux propres au fond de la baie.

Le saumon a donné lieu à un accroissement encourageant, accroissement qui représente 1,475 quintaux.

Les prises de l'éperlan manifestent une augmentation de 1,289 quintaux, celle de la bonite de 483 quintaux, cependant que la diminution des prix pour ce dernier poisson s'exprime par 50 pour 100. Le décroissement est imputable au fait que le marché américain où le poisson est expédié se trouvait sur-approvisionné par les débarquements considérables effectués sur le littoral américain, ce qui a ralenti les exploitations de pêche de 1921 par rapport à celles de 1920.

Arrondissement n° 3. Nouvelle-Ecosse occidentale.

Les conditions générales se sont montrées suffisamment avantageuses et les pêcheurs ont moins souffert que dans d'autres arrondissements.

Homard.—La température prédominante au cours de la campagne de pêche s'étendant du 1er mars au 1er juin, s'est révélée très favorable, particulièrement pour les grands comtés producteurs de Shelburne, Yarmouth et Digby où les pêcheurs n'ont jamais levé en vain leurs pièges en aucun des jours de la campagne toute entière de pêche. A l'exception du comté de Kings où les prises excèdent rarement 250 quintaux, chacun des comtés a fourni une augmentation substantielle. Les prises effectuées pendant les trois mois se sont chiffrés à 113,657 quintaux par comparaison à 95,948 quintaux en 1920. A ceci il convient d'ajouter les prises résultant des exploitations exercées durant la saison spéciale s'étendant du 1er novembre au 15 décembre et qui s'élèvent à 32,733 quintaux, soit un rendement global de 146,390.

Le rendement des prises et des conserves alimentaires se décompose comme suit:

	Prises	Rendement des conserves alimentaires
Lunenburg	5,151 quintaux	455 caisses
Queens	8,219 "	465 "
Shelburne	46,283 "	11,520 "
Yarmouth	63,549 "	14,675 "
Digby	21,389 "	3,541 "
Annapolis	1,596 "	......
Kings	203 "	......
	146,390 quintaux	30,656 caisses

Les déchargements de morue se sont élevés à 1,077,581 quintaux, par comparaison à 1,127,622, l'année précédente, statistiques qui manifestent un décroissement de 50,000 quintaux.

Les prises de l'aiglefin et de la merluche se traduisent aussi par des diminutions importantes, diminutions qui sont allées jusqu'à équivaloir à 127,671 quintaux.

Les prises de hareng sont tombées de moitié, soit de 113,763 quintaux en 1920 à 61,419 quintaux en 1921. Pour une cause inconnue les montées abondantes du printemps ne sont pas survenues.

Il fait plaisir de pouvoir faire rapport d'augmentation substantielle dans la pêche du maquereau, du flétan, de l'éperlan et du saumon. Les prises de maquereau se sont chiffrées à 28,726 quintaux, soit une augmentation de 13,095 quintaux, cependant la pêche du flétan a produit 20,624, représentant une augmentation de 7,317 quintaux.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Au Nouveau-Brunswick les pêcheries du homard, de l'éperlan, du saumon et des huîtres ont constitué les sources principales de la production. Les prises de l'éperlan se sont chiffrées à 62,000 quintaux. Les exploitations relatives à cette pêche sont presqu'entièrement limitées aux quatre comtés septentrionaux de Ristigouche, Gloucester, Northumberland et Kent, avec Northumberland comme siège des opérations. Cette pêche se montre lucrative aux pêcheurs et il n'est pas rare de voir des personnes dont les filets sont mouillés aux endroits de prédilection, réaliser quelque $500.00 par semaine. Durant la dernière saison deux hommes pêchant de concert ont réussi à déposer pour une valeur de $1,600 de poisson comme fruit de quatre semaines de pêche.

Arrondissement n° 1, comtés de Saint-Jean et Charlotte:

Les exploitations relatives à la pêche du homard se sont effectuées avec succès pendant toute la saison; le chiffre des prises s'est même révélé légèrement plus fort que pour 1920. La valeur des prises cependant exprime un décroissement par comparaison avec celle de l'année dernière. Les homards sont vendus vivants aux Etats-Unis car la mise en boîtes ne se pratique pas dans cet arrondissement. L'abaissement de la valeur est imputable aux expéditions abondantes provenant de la Nouvelle-Ecosse occidentale en mai et aussi aux envois effectués durant la campagne supplémentaire de six semaines à partir du 1er novembre.

Sardines.—Les prises de cette espèce estimées à 152,300 barils apparaissent comme les plus faibles des derniers vingt ans. La valeur au pêcheur n'a été que d'un dollar par baril.

La statistique suivante relative aux quatre années 1918-21 est de nature à nous donner une idée de la gravité de la situation:

	Prises	Valeur
1918	295,753 barils	$1,478,963
1919	214,510 "	276,565
1920	196,562 "	284,533
1921	152,300 "	160,783

Il convient évidemment de faire observer ici que les prises exagérées de 1918 sont attribuables aux conditions anormales d'une époque où l'on avait requis les pêcheurs de déployer toute leur énergie à en accroître le rendement et où les prix allèrent jusqu'à atteindre $70.00 par boucaut de cinq barils. En raison de l'affaissement du négoce relatif à la sardine en conserves, les fabricants-paqueurs devinrent incapables de disposer de leurs produits de 1918 et 1919, avec le résultat que les années suivantes, le rendement des conserves alimentaires s'étant manifesté plutôt faible, les prises devinrent difficiles à écouler. Au prix actuel de $5.00 par boucaut les pêcheurs ont rudement souffert, car plusieurs des écluses ne peuvent être exploitées avec fruit à ce prix-là.

Hareng.—Les prises se sont chiffrées à 116,263 quintaux par comparaison à 236,358 quintaux l'année précédente. Elles se sont presque entièrement effectuées dans le comté de Charlotte où la majeure partie a été employée pour le négoce des produits fumés. Il est bon d'ajouter que les prises de 1920 ont été beaucoup plus considérables que d'habitude. Cet accroissement a amené une chute formidable des prix du hareng fumé qui s'est débité à un taux inférieur au prix de revient. Le marché semble cependant manifester des signes de relèvement et il y a tout lieu d'espérer voir renaître l'importante industrie de hareng de Grand-Manan.

Saumon.—Les prises effectuées par les pêcheurs aux filets se sont révélées les plus considérables depuis nombre d'années, soit 4,150 quintaux par comparaison à 1,375 quintaux l'année antécédente. L'accroissement est attribuable à une sécheresse anormale, qui en abaissant le niveau des eaux, a retenu le poisson dans les eaux côtières, permettant ainsi aux pêcheurs aux filets de recueillir des prises considérables.

Gasparot.—Cette pêche est passée d'une production d'environ 13,000 barils en 1920 à 3,250 barils l'année dernière sans qu'il soit possible d'en donner une explication satisfaisante. Il sera intéressant de prendre note des données de l'année prochaine, car il est possible que les poissons aient remonté les rivières en profitant des crues du printemps.

Arrondissement n° 2. Comtés d'Albert et Northumberland à Québec.

Dans l'ensemble les conditions se sont montrées très satisfaisantes dans cet arrondissement.

Les prises de homard se sont élevées à 59,453 quintaux, cependant que le rendement des conserves alimentaires s'est chiffré par 22,356 caisses. Les prises pour l'année précédente se sont élevées à 55,711 quintaux.

Les prises de l'éperlan se sont chiffrées à 62,041 quintaux par comparaison à 39,938 quintaux l'année précédente. Le prix moyen obtenu par les pêcheurs s'est élevé à 8½ cents la livre.

Les prises de morue se sont chiffrées à 75,361 quintaux, celles du hareng à 135,975 quintaux et celles du maquereau à 21,000 quintaux.

Les prises de la petite morue sont dignes de mention, car elles se sont chiffrées à 18,731 quintaux. Cette espèce si appréciée de plusieurs et qui constitue un excellent poisson de friture n'a pas encore été popularisée au Canada, bien qu'il s'en écoule des quantités considérables à Montréal. C'est surtout aux Etats-Unis que ce produit trouve des débouchés. Les pêcheurs n'en ont reçu qu'environ $1.50 le baril et ont pour ce motif, négligé l'existence de cette pêche, dont les exploitations pourraient considérablement être accrues.

Il est particulièrement intéressant de faire mention de l'accroissement observé dans les prises du saumon, dont il a été pris environ 15,658 quintaux. L'année précédente les prises n'en avaient été que de 8,152 quintaux. Les navires portant des filets traînants ont réalisé des succès uniques dans les eaux extra-territoriales. Les filets en usage pour des fins de pisciculture ont réussi à se procurer 3,200 individus reproducteurs par le mouillage de seize filets en six jours. De fortes quantités de ces prises ont été expédiées en Angleterre.

Arrondissement n° 3. Eaux fluviales et lacustres:

Cet arrondissement ne comporte que les pêches fluviales et lacustres, dont l'exercice a lieu principalement dans la rivière Saint-Jean et ses affients et qui impliquent la prise du saumon, du gasparot, du sandre ou doré, de l'esturgeon, du poisson blanc, de l'alose, du bar ou achigan et de l'aiglefin. Les prises globales se sont élevées à 3,126 quintaux, ce qui exprime une augmentation de 1,506 quintaux.

Il est intéressant de noter qu'on a pêché 2,055 quintaux d'alose l'année dernière. En raison du dépeuplement des eaux on avait dû interdire cette pêche pendant les trois années précédentes. Les quantités recueillies l'année dernière ont à peu près doublé celles obtenues en 1917, et on espère que les modifications apportées aux règlements, et en toutes probabilités mises en vigueur la prochaine saison, assureront la sauvegarde de cette pêche pendant plusieurs années.

Les eaux de cet arrondissement constituent des lieux de reproduction et des frayères en tous points appropriés, sans compter qu'elles pullulent de toutes les variétés de poissons sportifs à la grande réjouissance des nombreux touristes qui les fréquentent chaque année.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Il nous faut ici enregistrer par rapport à l'année dernière, deux décroissements, l'un à l'égard des prises globales, l'autre très prononcé en ce qui regarde les valeurs marchandes et industrielles.

Homard.—Les prises du homard se sont chiffrées à 63,816 quintaux. La statistique suivante fournit l'idée des fléchissements considérables subis et dans les prises et dans les prix. On observera quel rôle important joue la pêche du homard et la mise en conserve de sa substance alimentaire dans l'organisme industriel et économique de l'arrondissement.

	1920		1921	
	Caisses		Caisses	
Prince-Ouest..	8,933	$ 311,037	7,382	$152,040
Prince-Est.	7,086	234,357	6,016	121,021
Queens..	7,818	280,626	5,969	122,190
King.	16,485	555,454	11,788	239,493
	40,322	$1,381,474	31,155	$634,744

Il nous est agréable de pouvoir avancer que la campagne d'enseignement entreprise dans les dernières années pour le relèvement de la qualité alimentaire des articles de poisson produit dans l'île, a donné des résultats bien supérieurs à ceux qu'on avait jamais osé espérer. La qualité des articles d'alimentation s'est en effet grandement perfectionnée. Une large part de ce succès est attribuable au vif intérêt qu'y prennent part les fabricants de conserves qui ont activement secondé les efforts des instructeurs, des expérimentateurs et des experts dans tous les domaines.

Huîtres.—Les prises d'huîtres se sont élevées à 3,792 barils évalués à $25,669 par comparaison à 2,775 barils l'année antécédente. L'avenir de cette industrie donne beaucoup lieu d'espérer attendu que les prises de naissain se sont révélées abondantes et nous ont permis de régénérer les gisements des rivières de l'Est, de l'Ouest, Orwell, Vernon et Seal en les ensemençant de quantités considérables de petites huîtres.

FLOTTE DE PÊCHE DE LUNENBURG

Les déchargements opérés par la flotte de pêche de Lunenburg sont des plus satisfaisants et s'élèvent à 269,830 quintaux de cent livres par comparaison à ceux de 291,475 quintaux de cent livres en 1920, qui furent les plus fortes prises jamais enregistrées dans les annales de l'industrie.

C'est à l'insuccès des exploitations normales et hâtives du printemps qu'il faut attribuer le fléchissement des prises globales, attendu que cinq navires seulement s'engagèrent à la pêche du printemps, d'un déchargement limité à 3,300 quintaux de cent livres, par comparaison aux soixante-huit navires qui s'y sont adonnés en 1920, d'une production de 30,000 quintaux de cent livres.

Dans des conditions normales les prises de 1921 auraient de beaucoup excédé toutes celles jusqu'ici portées à la statistique. L'abaissement graduel des prix depuis 1919, la persistance des frais d'exploitation surélevés, joints à la présence d'assortissements considérables disponibles provenant de 1920 comptent parmi les causes du déclin des exploitations.

Pendant les premiers six mois de l'année il fut presque impossible de disposer du poisson séché à aucun prix. En certains cas, les pêcheurs côtiers durent s'en défaire pour $4.00. Les marchés locaux et d'exportation se sont graduellement ranimés et au cours du mois dernier; les produits séchés se sont écoulés à $7.00.

On fait d'actifs préparatifs pour 1922 et le nombre des navires armés pour la pêche sera beaucoup plus considérable.

PÊCHE DU HOMARD

La pêche du homard et l'industrie des conserves alimentaires a reçu une attention toute spéciale et a donné lieu à une recrudescence d'efforts et d'initiative déployés en vue de les sauvegarder. Si l'on se rappelle que les prises de l'année dernière se sont chiffrées à 393,625 quintaux et que les exploitations relatives à la mise en conserves ont produit 137,607 caisses, le tout représentant sur les marchés, une valeur de $5,143,-403. on ne tardera pas à se convaincre que la pêche du homard, à l'exception de celle de la morue, est la plus lucrative et la plus importante en existence sur le littoral oriental, surtout si l'on tient compte que la valeur des exploitations ne représente que la moitié de celle obtenue en temps normal.

L'existence de ces pêcheries est cependant subordonnée à un grave péril, attendu que ces dernières se prêtent plus que toute autre aux abus de pêche. Les saisons de pêche sont relativement de brève durée; le rendement en est aussi rapide que lucratif. Pendant les dernières campagnes de pêche, le département s'est toujours fortement opposé au prolongement des saisons de pêche avec le résultat que les prises et l'accroissement naturel du homard se sont toujours assez bien contrebalancés.

A la suite de certaines représentations faites l'année dernière à l'égard du nombre anormal des sans-travail, jointes à l'affaissement des prix en cours pour les prises de poisson effectuées en haute mer, le département a concédé à l'arrondissement sud-occidental s'étendant de Cole Harbour au Bassin-des-Mines, une saison supplémentaire de pêche pour le homard du 1er novembre au 15 décembre. Pareille faveur a peu servi aux pêcheurs car la condition physique des crustacés ne fut pas favorable pendant une partie considérable de la saison. La chitinisation du test était trop peu avancée, et la substance alimentaire de faible qualité. Les homards se sont révélés de faible constitution et le pourcentage des pertes a été plus élevé qu'au cours de la campagne réglementaire de pêche. Plusieurs des fabricants ne se sont adonnés qu'avec répugnance aux exploitations relatives à la mise en conserves, attendu que l'innovation d'une saison supplémentaire mettait en danger la stabilité des marchés qui jusqu'alors étaient favorables à l'écoulement de la production des conserves alimentaires. Un certain nombre cessèrent toutes opérations après quelques semaines, parce que les homards n'étaient pas en bonne condition. En raison de leur condition peu propre, le négoce des homards vivants sest révélé peu productif. Les marchés américains étaient déjà surabondamment approvisionnés de sorte que les expéditions effectuées au cours de la saison exceptionnelle couvrirent à peine les frais d'exploitation. Nombre de pêcheurs qui étaient vigoureusement opposés à

la saison supplémentaire n'en ont pas profité, et plusieurs autres retirèrent leurs casiers avant la fermeture de la campagne de pêche.

Un autre effet désastreux fut que les pêcheurs des comtés de Charlotte et de Saint-Jean, N.-B., ont été rudement frappés par les expéditions de homard de mauvaise qualité en provenance de la Nouvelle-Ecosse. L'année dernière les prix fixés au début pour le homard du Nouveau-Brunswick étaient de 39 cents la livre. Cet automne ce chiffre est tombé à 13 cents la livre. La saison supplémentaire, loin donc de profiter aux pêcheurs, a été pour eux une cause de pertes importantes.

Bien que l'établissement de la saison supplémentaire puisse être justifiable, les résultats indiquent clairement que les bénéfices qui en sont résultés pour les pêcheurs sont hors de proportion avec les pertes matérielles découlant de l'inopportunité de la campagne de pêche et de la mauvaise condition des prises.

Les industries de la pêche et de la mise en conserves du homard exigent la stabilisation et il est nécessaire de prendre tous les moyens possible à cette fin. Il est impossible d'en consolider les bases sans l'établissement fixe de saisons de pêche. Tous les fabricants de conserves sans exception aussi bien que nombre de pêcheurs importants des premiers arrondissements de pêche sont fortement opposés à des campagnes de pêche supplémentaires et à la prolongation des saisons réglementaires.

De plus, une opinion tend à s'implanter parmi les pêcheurs, surtout ceux de la côte ouest du port d'Halifax, qui porte les esprits à favoriser l'adoption de toute mesure appelée à mettre fin au massacre des jeunes homards et cela par la mise en vigueur de règlements déterminant une taille-limite. Dans le comté d'Halifax, les intéressés sont unanimes à réclamer cette réforme et ceux du comté de Lunenburg accordent à la proposition des pêcheurs de l'arrondissement de Prospect, leur plus ferme appui.

Les pêcheurs du comté de Digby sont aussi vivement intervenus en faveur d'un pareil règlement. Le littoral de la baie de Fundy propre à ce comté est déjà sous le coup de cette restriction mise en application à la demande des pêcheurs. Au Cap Sainte-Marie, où les pêcheurs exploitent une fabrique coopérative, ils se déclarent unanimement en faveur de la détermination de la taille-limite, bien que la dimension proposée par eux serait de nature à mettre leur usine hors d'exploitation. Dans les dernières semaines les pêcheurs de Westport et autres centres de pêche au homard importants, se sont prononcés en faveur de la sauvegarde des jeunes homards.

La baie Sainte-Marie est un des lieux de reproduction les mieux appropriés de tout le littoral et par le fait d'un régime de protection approprié, le rendement de la pêche du homard dans la baie devient susceptible d'être considérablement relevé tant par rapport aux prises qu'à leur valeur. Les pêcheurs se rendent parfaitement compte des avantages susceptibles de dériver de pareilles mesures et leur ferme exposé d'opinion à cet égard fournit la preuve de l'importance que prend la sauvegarde de cette industrie de tout premier ordre.

PÊCHE DES HUÎTRES

La pêche des huîtres se trouve dans une situation des plus précaires. Les prises globales se sont élevées à 18,823 barils. Bien que ce rendement ait excédé celui des quelques années dernières, il ne fait qu'égaler la production du Nouveau-Brunswick en 1900. Il conviendrait d'entreprendre une inspection complète des gisements aussitôt que les circonstances s'y prêteront, et cela en vue de s'assurer une emprise plus parfaite de l'industrie, d'entreprendre le développement de maints gisements jusqu'ici inexploités ou peu connus le long du littoral tout entier aussi bien que pour en arriver à l'établissement d'un accord satisfaisant avec les autorités provinciales relativement à l'affermage des gisements destinés à la propagation de ces mollusques et le tracé de lignes de démarcation en rapport avec le dragage de la vase coquillière.

La population fermière établie dans le voisinage des hauts-fonds les mieux appropriés au Nouveau-Brunswick et l'Ile-du-Prince-Edouard apprécie hautement l'usage de cette vase pour des fins de fertilisation et s'efforce sans cesse de reculer ces lignes, de sorte que les exploitations de dragage tendent toujours à empiéter sur les gisements d'huîtres vivantes.

On projette d'effectuer une inspection préliminaire des lieux l'été prochain dans le but de s'assurer des bénéfices susceptibles de dériver de cette pêche et de connaître ses besoins. Il est bon de faire observer ici que bien que les conditions en rapport avec les gisements de Bouctouche et de Shédiac, N.-B., et de Malpèque et Baie Richmond, I.P.-E., nous soient bien connus il n'a été accordé qu'une bien faible attention aux autres étendues de littoral où il existe des huîtres comestibles. En Nouvelle-Ecosse il existe de grands gisements productifs au lac Ostrea, dans Halifax, à Tracadie, dans Antigonish; aux havres Merigomish et Caribou dans Pictou; à la baie Tatamagouche, dans Colchester aussi bien que dans la baie Wallace et la rivière Pugwash dans Cumberland. Au Cap-Breton on a opéré des prises importantes à Orangedale, et dans la rivière Dennys dans Inverness; dans le chenal Saint-Patrice, à Washabuck, au port McKinnon et à Estmere, dans le comté de Victoria.

Il semble que tout effort raisonnable tendant à la sauvegarde et à l'avancement de cette industrie ne pourrait être que justifié d'avance.

PÊCHERIES FLUVIALES ET LACUSTRES

Les pêcheries fluviales et lacustres n'ont pas été négligées, car elles ne sont pas seulement de toute première valeur au point de vue sportif, mais tout à fait essentielles à l'égard des exploitations aux filets exécutées pour la pêche du saumon, de l'éperlan, du gasparot et autres poissons anodromes. Plusieurs milliers de domiciliés et de touristes trouvent infiniment de plaisir à pêcher dans les rivières.

Avec un peu de prudence dans les opérations il ne devrait pas être difficile d'accroître considérablement la richesse des réserves renfermées dans les arrondissements de pêche fluviale par la propagation rationnelle des espèces de luxe.

Il est facile d'imaginer les difficultés qui s'élèvent à l'encontre de la mise en application des mesures coercitives destinées à la sauvegarde de ces pêcheries. Il est tout à fait impossible dans l'état actuel de choses et sous le présent régime administratif d'employer un corps suffisant de surveillants de pêche pour protéger les rivières, cours d'eau et lacs innombrables que renferment les provinces orientales. Le mieux que nous puisions faire est de voir à la sauvegarde efficace des principaux cours d'eau. En raison de l'état de dispersion de la population et de cet enchevêtrement compliqué de cours et de nappes d'eau, des infractions à la loi ne peuvent manquer de survenir. Il faut se rendre à cette nécessité.

L'année dernière ne s'est pas montrée aussi favorable à la pêche sportive que les années antécédentes. La sécheresse anormale en abaissant le niveau de l'eau dans les rivières et lacs, a fait naître toute une série d'événements défavorables au succès des exploitations à la ligne. Bien que des bandes considérables de saumons aient remonté vers les frayères pendant les premières crues, ces poissons redescendirent dans les eaux côtières ou bien séjournèrent dans les fosses inférieures, endroits où ils manifestèrent peu de goût à se laisser amorcer par la mouche. La pêche de la truite s'est cependant révélée abondante à travers toute la saison.

Les rivières ont été tenues libres de toute obstruction et les échelles à poisson ont été surveillées de près. A l'égard de ces dernières, il faudra cette année se livrer à des travaux considérables, car nombre d'entre elles établies dans les plus importants cours d'eau auront besoin d'être réparées, soit même reconstruites. On a surveillé de près les exploitations effectuées aux scieries ou autres moulins, de sorte que les rivières et cours d'eau restent maintenant libres de toutes souillures.

NAVIRES DE SURVEILLANCE

Le nombre des navires de surveillance employés au commencement de l'année s'élevait à douze unités. Pour des fins d'économie, le vapeur *Nelson* en service au coût annuel d'environ $9,000 fut désarmé et finalement vendu. Ce bateau ne sera pas remplacé. Le navire de surveillance *"F"*, arrondissement de la Nouvelle-Ecosse occidentale sera désarmé la prochaine saison.

A l'exception d'une seule unité, les navires ont exercé la plus efficace surveillance effectuée depuis dix ans. Les machines et l'armement ont été maintenus en bon état par les mécaniciens, de sorte qu'il n'y eut peu ou point de perte de temps du fait des réparations. Bien qu'on ait enregistré un nombre considérable de saisies, les navires n'en ont pas moins prévenu maintes infractions à la loi; ils sont aussi souvent intervenus dans le règlement des dissensions entre les pêcheurs en prêtant main forte aux surveillants de pêche du littoral.

COURSE INTERNATIONALE DE GOÉLETTES

La deuxième course internationale de goélettes eut lieu au large d'Halifax le samedi et le lundi, 22 et 24 octobre, et a suscité un très vif intérêt, si l'on peut en juger par le nombre des touristes que ce concours a attirés.

La course internationale fut précédée de l'épreuve si saisissante et attrayante relative au choix entre goélettes canadiennes, du concurrent définitif, choix qui est tombé sur la goélette de Lunenburg *Bluenose* sous le commandement du capitaine Angus Walters de Lunenburg, N.-E.

On se souviendra que la course tenue en 1920 fut gagnée par la goélette américaine *L'Esperanto* contre la goélette canadienne *Delawana*.

La première course qui eut lieu le samedi, 22 octobre, et embrassa un parcours de plus de 39.3 milles avec le brise-lames d'Halifax comme point de départ. La goélette américaine *Elsie* franchit la ligne de départ à 9.00.10 suivie par la *Bluenose* à 9.00.49, et après une course mouvementée au cours de laquelle l'*Elsie* tint la tête sur une portion considérable du parcours, cette dernière fut finalement battue par la *Bluenose,* qui franchit la ligne d'arrivée à 1.33.05, soit 12 minutes en avant de l'*Elsie.*

La deuxième course eut lieu le lundi, 24 octobre et l'*Elsie* fut de nouveau la première à traverser la ligne de départ — 9.00.32 — suivie du *Bluenose* à 9.01.52. Pendant trois heures la goélette de Gloucester eut l'avantage de la distancee sur la *Bluenose,* mais la goélette de Lunenburg réussit de nouveau à dépasser l'autre sur la route de retour et à franchir la ligne d'arrivée à 2.21.41, dix minutes avant l'*Elsie.*

Ces concours ont suscité un intérêt intense et donneront lieu sans doute à la création d'un type de goélette de pêche parfaitement adapté aux pêches maritimes et fluviales.

SERVICES RENDUS PAR LE P.C.R.C.

Il est impossible de ne pas faire mention ici des services incomparables rendus par la police à cheval, royale canadienne, en ce qui a trait à la protection des pêcheries de l'Ile-du-Prince-Edouard et à l'appréhension des personnes coupables d'infractions à la loi par toute la division. En maintes circonstances où tout autre moyen d'action était resté sans résultat, la police a réussi à se saisir des délinquants. L'inspecteur Lanauze s'est montré aussi zélé que prompt à prêter son concours.

GÉRANCE ET ADMINISTRATION

Les deux dernières années comptent parmi les plus difficiles qu'ait traversé l'industrie depuis quarante ans et ont rendu pénible l'accomplissement des devoirs inhérents

à l'administration, d'autant plus que les réformes effectuées dans la division de l'Atlantique ont coïncidé avec l'abaissement général de l'industrie et que cette réorganisation comportait des innovations nécessitant l'emploi d'un personnel peu versé dans les choses de la pêche. Il ne serait donc pas raisonnable de s'attendre que les nouveaux surveillants aient réussi à se familiariser dans un si bref laps de temps avec les nombreux problèmes aussi épineux que compliqués qu'engendre sans cesse l'exercice des diverses exploitations relatives à la pêche. Leur entraînement est déjà avancé, mais le personnel n'est pas encore au complet par la nécessité où nous nous sommes trouvés de renvoyer plusieurs de ses membres à cause d'incompétence.

Le trait caractéristique et encourageant qui domine dans le service se traduit par ce désir manifeste de la part de tous les surveillants de pêche " de se perfectionner ". Tous les inspecteurs s'accordent à louer le zèle qu'ils déploient dans l'accomplissement de leurs devoirs.

Il n'est pas sans intérêt de faire observer ici que le nombre des employés surtout parmi les gardes-pêche adjoints a été réduit d'environ trois cents, sans que le service en éprouve de mauvais effets. En fait l'opinion ayant cours partout le long du littoral admet sans conteste qu'il y a eu une amélioration à cet égard en dépit du fait que les nouveaux surveillants de pêche n'en sont encore qu'à l'ébauche de leur entraînement.

Les cours d'enseignement donnés à Charlottetown, I. P.-E., en septembre dernier, ont fourni des résultats merveilleux, embrassant des conférences et des expériences en rapport avec la croissance et la multiplication des bactéries, la migration des poissons aussi bien que le salage et le paquage du poisson saumuré.

Il y a eu une convention des fabricants-paqueurs de homard à laquelle M. W. F. Tidmarsh, de Charlottetown a donné une très intéressante conférence. En outre, l'inspecteur-chef a tenu plus de trente assemblées avec les pêcheurs, les fabricants-paqueurs et les négociants, toutes très fécondes en bons résultats au point de vue administratif. Les pêcheurs s'y sont montrés particulièrement actifs et nous ont laissé l'impression de s'intéresser de plus en plus aux choses du service.

Le département a délivré durant l'année vingt mille sept cent cinquante-trois licences et intenté 290 actions pour infraction à la loi relative aux pêcheries. Les devoirs des surveillants de pêche est de veiller à la mise en application des règlements et la tâche est loin d'en être plaisante, mais l'accomplissement en est essentiel tant au point de vue de la protection des pêcheries que de celui de la formation de bons citoyens. Une loi facilement violée engendre le mépris d'autres lois. Tout délinquant non puni en vient à se croire digne de s'élever au-dessus des principes d'intérêt public et de se réclamer de privilèges spéciaux au détriment des droits publics. Par bonheur, nombre de pêcheurs sont devenus aujourd'hui les meilleurs instruments de l'observance des lois, de sorte que les infractions sont devenues moins nombreuses que par le passé. Cette affirmation s'applique surtout aux pêcheries de homard. Même on peut dire que dans nombre d'arrondissements les plus importants, la pêche illicite a pratiquement disparu.

AVANCEMENT DE L'INDUSTRIE

L'avancement de l'industrie est entièrement subordonné au développement du commerce d'exportation. Bien que les exploitations de pêche au large offrent en principe, un champ d'activité illimité, particulièrement en ce qui regarde la morue et l'aiglefin, il n'en est pas moins irréfutable que dans le domaine des résultats pratiques, leur rendement dépend de l'ouverture de nouveaux débouchés. Il n'existe aucun doute qu'une nombreuse flotte de chalutiers pourrait garantir le déchargement régulier et abondant des prises, mais l'expérience a démontré que les débouchés actuellement à notre portée ne suffisent pas à absorber les prises possibles des cinq chalutiers en service.

En fait l'année dernière les marchés de poisson frais n'ont pu recevoir les prises ordinaires, de sorte que ces chalutiers devront, soit rester désarmés pendant six mois de l'année ou être employés au trafic du poisson salé, ou servir à d'autres usages. Il convient d'ajouter qu'on est en ce moment à explorer tous les marchés qu'on pense pouvoir nous devenir profitables. L'expansion des pêches du large dépend directement de la création de débouchés pour l'absorption des prises. Inutile donc de déplorer le manque de tout perfectionnement dans le matériel d'exploitation, ou le décroissement dans les prises, car l'avancement de nos pêcheries doit marcher de pair avec la multiplication des débouchés.

Il est bon cependant de faire observer ici que dans maints arrondissements, particulièrement sur le littoral du Cap-Breton, les exploitations sont considérablement entravées par l'absence d'entrepôts frigorifiques, d'approvisionnements de sel et de moyens de transport. Bien qu'on ait préconisé l'idée que le département devrait voir à l'établissement de hangars à sel et d'entrepôts frigorifiques, les autorités n'ont pu, à la lumière de leur propre expérience, s'empêcher de douter de la sagesse de pareilles propositions. Car il a été démontré que tout projet de ce genre, comportant des chances de réussite, doit être réalisé par entreprise privée; autrement son exécution ne donne lieu qu'à des désagréments et des insuccès. Il ne se passe pas d'année sans que de nouvelles avenues s'ouvrent à l'industrie dans l'utilisation ou la conversion de certains produits de la mer jusqu'à ce jour jetés au rebut. C'est ainsi par exemple qu'en ce qui concerne le hareng fumé, on a vu naître l'année dernière à Grand-Manan une nouvelle industrie de sous-produits pleine de promesses. Dans le trafic du hareng fumé, qui est considérable, il est nécessaire d'enlever les écailles du poisson avant de le saler pour la fumerie. Les écailles étaient complètement rejetées jusqu'à l'été dernier, quand une société de New-York, s'adonnant à la fabrication des perles artificielles, envoya certains de ses agents, dans l'arrondissement pour y faire l'acquisition d'énormes quantités d'écailles à 5 cents la livre. La somme globale dépensée s'est chiffrée à $17,000, et l'on s'attend à un accroissement de ce négoce l'année prochaine.

De même on s'est enquis de maints endroits des chances qu'on aurait à se procurer de fortes quantité d'algues marines pour lesquelles il existe un marché actif. Pendant les quelques dernières années on en a recueilli des approvisionnements abondants, particulièrement à Grand Manan, Nouveau-Brunswick et Digby, Nouvelle-Ecosse, mais il serait posible de s'en procurer et de bonne qualité, à de multiples autres endroits le long du littoral atlantique. On en a assorti environ 1,000 quintaux pour l'expédition l'année dernière, d'une valeur, à Grand Manan, de $5,880. On prévoit qu'il y a possibilité de porter cette valeur à la somme minimum de $50,000. La pratique généralement suivie dans la récolte et la préparation des algues destinées à l'écoulement sur le marché, consiste à se rendre les détacher des rochers à mer basse et à les exposer ensuite pendant plusieurs jours àl'influence du soleil pour les faire sécher. Ce mode de préparation est plutôt rudimentaire, car la quantité de produits reste subordonnée à la température. Il est peu douteux qu'avec l'avancement probable de l'industrie, on verra s'introduire des procédés artificiels de séchage.

On n'apprendra pas sans intérêt qu'une société américaine désignée sous le nom de "Marine Fish Products" exploite maintenant l'ancienne usine d'engrais de l'Etat à Canseau, et qu'elle a manufacturé des articles alimentaires de poisson en poudre et des huiles de poisson, tous dérivés du chien de mer. Les articles alimentaires en poudre qui renferment un fort pourcentage de protéine (environ 80 pour cent) se mélangent à d'autres marques d'aliments pour les bestiaux et se débitent à un prix rémunérateur. Les pêcheurs reçoivent $6.00 la tonne pour le chien de mer déchargé à l'usine. La manufacture n'a cependant pas réussi à se procurer assez de cette matière brute pour se louer d'avoir remporté un succès dans son entreprise. Cette pénurie de matière brute est due aux conditions climatériques désavantageuses qui ont régné pendant tout le séjour de ces squales sur le littoral aussi qu'à l'insuffisance du nombre de pêcheurs se livrant à la capture du chien de mer.

En raison des forts placements d'argents engagés dans les pêcheries de la province et du rendement important qu'elles fournissent chaque mois et surtout en raison du fait que cette industrie donne directement de l'emploi à plus de 40,000 personnes, et indirectement à un nombre respectable d'autres, employés dans les industries dérivées de celle-ci, l'importance de son rôle économique dans le pays, n'est plus à démontrer. Si l'on se donne la peine d'observer nos populations maritimes, on ne tardera pas à se rendre compte de la place que prennent les pêcheries dans la province. Des villes et des villages importants échelonnés tout le long du littoral n'ont pas d'autres raisons d'existence, et sans elles de vastes étendues de côte actuellement très peuplées ne se seraient jamais colonisées. Toute entreprise tendant à alléger la tâche aux pêcheurs, à sauvegarder leurs intérêts et à faire avancer l'industrie, ne saurait être que justifiée.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR J. J. BERNIER, M.D., SUR LES PÊCHES MARITIMES DE QUÉBEC, ANNÉE 1921

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport concernant les pêcheries de la Division du Golfe pour la saison qui vient de finir.

Cette saison est spécialement remarquable par le fait que, à la suite de la décision du Conseil privé en date du 30 novembre 1920, le gouvernement fédéral assuma la gérance des pêcheries dans les eaux accessibles par voie de navigation à partir de la mer, lesquelles avaient été administrées antérieurement par le gouvernement provincial. Cette mesure affectait tous les pêcheurs du fleuve Saint-Laurent, depuis Montréal jusqu'au golfe, ainsi que ceux de la péninsule de Gaspé. Il était facile d'entrevoir, dès le début, que son application était de nature à soulever une vive opposition de leur part, puisqu'ils devaient être forcés de se pourvoir de deux permis pour maintenir chaque appareil de pêche en exploitation.

Il fallut, après de très courts préparatifs et avec un personnel sans entraînement, orienter le service de manière à molester le moins possible ceux qui tombaient sous le coup de ce changement d'administration et montrer une attitude tendant à créer dans le public la ferme impression que tous devaient se conformer aux prescriptions de l'arrêté en Conseil du 20 avril 1921.

Les gardes-pêche furent avisés:

1. De renouveler en faveur des mêmes personnes tous les permis de pêche accordés l'année précédente;
2. D'exiger que tous les pêcheurs sans exception se procurent des permis du ministère de la Marine et des Pêcheries tel que prévu par les nouveaux règlements;
3. D'employer tous les moyens raisonnables pour les engager de s'y soumettre;
4. De ne recourir aux mesures de rigueur qu'après avoir épuisé tous les moyens de persuasion;
5. D'ignorer les prétentions du gouvernement provincial concernant la juridiction des pêcheries et de n'engager à ce sujet aucune discution avec qui que ce soit.

Grâce à leur tact, leurs procédés bienveillants et leur largeur d'esprit, les gardes-pêche réussirent à exercer une maîtrise satisfaisante sans soulever trop de mécontentements ni nuire aux travaux des pêcheurs. Dans 5 cas seulement il devint nécessaire de prendre des poursuites contre ceux qui refusèrent de se soumettre.

Le *Loos* étant prêt à prendre la mer le 12 mai, je partis de Québec pour commencer le service ordinaire et le diriger comme les années précédentes. D'après les renseignements que je recueillais, je portai toute mon attention aux endroits où les pêcheurs, sous l'influence de renseignements erronées, se proposaient de pêcher sans autres permis que ceux qu'ils s'étaient procurés dans le passé. Je les engageai promptement à revenir sur leur décision en leur indiquant les ennuis auxquels ils s'exposaient et, dans la suite, jusqu'à la fin de la saison, il ne se produisit rien de particulier à ce sujet.

L'industrie de la pêche continue d'être affectée par les circonstances défavorables résultant des conditions anormales des marchés. La valeur de la production totale, comparée à celle de 1920, accuse une diminution d'environ $1,000,000. Le nombre des pêcheurs a été inférieur à celui de l'année précédente d'à peu près 8 pour 100. Les appareils de pêche ne sont pas renouvelés; les bateaux démodés ne sont pas remplacés et pas moins de 400 sont restés inactifs pendant la dernière saison. Ces constatations alarmantes me semblent mériter une attention sérieuse.

Ce qui suit est le résumé de ce que j'ai observé dans les différentes sections de mon district où les principaux poissons pêchés sont: la morue, le homard, le hareng, le saumon, le maquereau et l'éperlan.

MORUE

Les bas prix offerts pour ce poisson et le coût élevé de tous les objets nécessaires ont fortement contribué à décourager une proportion considérable de pêcheurs qui firent tous les efforts possibles pour trouver ailleurs des emplois plus rémunérateurs. Ceux qui continuèrent d'exercer leur métier furent forcés de le faire parce qu'ils ne réussirent pas à s'assurer d'autres occupations.

Au Labrador Canadien, la morue apparut en grande abondance dans le cours des mois de juin et de juillet; les 70 goélettes de Terre-Neuve qui se rendirent sur cette côte au temps ordinaire eurent beaucoup de succès, plusieurs repartirent avec des cargaisons complètes. Les pêcheurs canadiens que la maladie n'empêcha pas de vaquer à leurs travaux firent aussi des prises remarquables. Le rendement dans cette section est supérieur à celui de l'année précédente et fut particulièrement favorisé par l'absence de glace ainsi que par une température convenable.

Depuis l'embouchure du Saguenay jusqu'à Natashquan, les pêcheurs ne se sont livrés à la pêche que vers le milieu de la saison; ils étaient mal pourvus et n'ont manifesté que peu d'activité. Le rendement a été faible. Les mauvais résultats obtenus doivent être attribués aux prix honteusement bas payés pour la morue séchée, qui furent de $2.00 à $4.00 le quintal alors que les pêcheurs de la côte sud bénéficiaient de $7.00 à $11.00 pour un produit de même qualité.

Dans le comté de Gaspé, depuis Fame Point jusqu'à Cap Chat, la pêche de la morue fut conduite avec beaucoup d'ambition et d'énergie. Les pêcheurs de cette section ont pris l'habitude d'exporter eux-mêmes, par l'intermédiaire des banques, leur poisson en Europe et se tiennent continuellement au courant des marchés. Plus avisés, mieux informés et plus indépendants des marchands que ne le sont ceux des autres sections du district, ils savaient d'avance qu'ils retireraient de bons bénéfices du produit de leur pêche; ils s'y sont livrés avec émulation et avec un succès remarquable.

Dans l'autre partie du comté de Gaspé, aux Iles de la Madeleine et dans le comté de Bonaventure, le rendement a été moindre que celui de l'an dernier, et a pour cause les bas prix offerts aux pêcheurs dès le commencement de la saison, ce qui eut pour effet d'en décourager un certain nombre qui consacrèrent leur temps à d'autres occupations.

HOMARD

La pêche du homard a été inférieure à la moyenne. Aux Iles-de-la-Madeleine, la production totale n'a été que de 12,178 caisses de 48 livres, comparées à 16,618 caisses en 1920. Il ne faut cependant pas conclure que cette diminution notable dans le rendement est un indice de dépeuplement. Par suite des conditions défavorables des marchés et du coût élevé du matériel nécessaire à la pêche, les propriétaires de fabriques ont cru, au cours de l'hiver précédent, qu'il était sage de donner à leurs préparatifs moins d'ampleur que par le passé. Le nombre de caisses à homard employées a été

moindre qu'en 1920 et les vents violents qui ont soufflé pendant les mois de mai et juin ont été la cause principale de l'insuccès de cette pêche.

Sur la côte de Gaspé et de Bonaventure, on constate aussi une diminution; au Labrador Canadien, la production est sensiblement la même.

HARENG

Le hareng du printemps s'est montré en grande abondance dans toute la partie nord du golfe Saint-Laurent, mais nos pêcheurs furent dans l'impossibilité de tirer profit de cette ressource. Jusqu'aux dernières années de la guerre, la vente de ce poisson aux navires de pêche étrangers qui l'utilisaient pour la pêche de la morue sur les bancs, rapportait des revenus considérables aux habitants des Iles-de-la-Madeleine. Depuis cette époque, comme on ne peut trouver de marché pour le hareng soit fumé soit aslé et que bien peu de navires des Etats-Unis, de la Nouvelle-Ecosse et d'ailleurs visitent maintenant les Iles pour s'y approvisionner, il n'existe plus aucun moyen de l'écouler ni aucun intérêt pour en faire la pêche, si ce n'est pour répondre aux besoins locaux. Pendant la dernière saison, elle a été forcément limitée et, en autant qu'on peut le prévoir, il devra en être ainsi dans l'avenir pendant un temps indéterminé, jusqu'à ce qu'on puisse trouver une méthode avantageuse de l'utiliser.

Dans la majorité des cas, les revenus ont été insuffisants pour couvrir les frais d'exploitation; quelques pêcheurs n'ont pas même pu en retirer de quoi payer le coût de leur permis.

Au Labrador Canadien, le hareng d'automne, qui est fort apprécié sur notre marché fut de qualité inférieure et la production a été très faible.

SAUMON

La statistique indique que la prise du saumon dans la division du Golfe a doublé celle de l'an dernier: soit 7,805 quintaux comparée à 4,929 en 1920. La raison de cette augmentation est inexplicable.

Si le résultat final a été généralement meilleur dans tous les quartiers de l'arrondisement où cette pêche se pratique, il ne s'en suit pas que tous les pêcheurs furent également favorisés. Comme l'eau des rivières était très basse et très claire dès le début de la saison à cause de l'absence de pluies au printemps, le saumon s'y engagea sans séjourner un temps appréciable dans l'eau salé et, comme conséquence, ceux qui possédaient des filets tendus dans les estuaires des rivières ou dans les environs, furent les seuls à faire de bonnes prises. Les autres qui exploitaient des stations d'habitude assez fructueuses mais plus éloignées, eurent si peu de succès que leurs dépenses dépassa les revenus qu'ils purent en retirer. Cette constatation s'applique surtout au comté de Saguenay.

Une particularité qui mérite d'être notée, que plusieurs cherchent à expliquer d'une façon satisfaisante sans cependant pouvoir réussir à convaincre tout le monde, c'est que la taille du saumon était de beaucoup inférieure à la normale. Dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé, on prétend n'avoir jamais observé que la pesanteur avait baissé jusqu'à atteindre une moyenne de 8 livres.

MAQUEREAU

Ce poisson, qui avait abandonné l'entrée de la baie de Gaspé, les environs de Sept-Iles et la Baie-des-Chaleurs pendant un grand nombre d'années, tend à réapparaître en quantités de plus en plus considérables. Dans le comté de Bonaventure, où le maquereau est susceptible de rapporter de bons bénéfices puisqu'on peut l'expédier,

par chemin de fer, à l'état frais, les habitants qui avaient perdu l'habitude d'en faire la pêche lui accordent maintenant beaucoup plus d'attention et, dans ce but, font des efforts pour s'équiper de mieux en mieux.

Aux Iles-de-la-Madeleine, la pêche du printemps fut assez fructueuse, mais celle de l'automne s'est terminée par un insuccès causé par les conditions défavorables de la température. Des vents violents ne cessèrent de souffler pendant le mois de septembre et mirent obstacle aux travaux des pêcheurs.

Le produit de la vente a été très satisfaisant. La nomination d'un inspecteur de poisson résidant aux Iles est de nature à améliorer la qualité de tous les poissons qu'on y prépare pour le marché. Je me suis rendu compte qu'il a commencé un travail d'enseignement auprès des pêcheurs et l'on m'a informé que son influence s'est déjà fait sentir en ce qui regarde la salaison du maquereau.

ÉPERLAN

La pêche de l'éperlan, qui ne peut se pratiquer avec avantage que dans le comté de Bonaventure et dans une partie du comté de Gaspé, c'est-à-dire aux endroits desservis par le chemin de fer, a donné un rendement de 922 quintaux de plus que l'an dernier. On doit attribuer ce résultat à l'augmentation du nombre des permis de pêche qui furent accordés.

Ce qui suit est un état comparatif des permis de pêche délivrés pendant les deux dernières saisons:

Permis	1920	1921
Hareng (Parcs en filet)	41	29
Poissonnerie	3	3
Conserves de homard	71	75
Homard (Pêcheurs)	627	951
Saumon (Filets flottants)	155	347
Saumon (Pêche-à-la-ligne)	....	16
Truite (Filets flottants)	....	5
Esturgeon (Filets flottants)	....	5
Morue (Parcs en filet)	272	264
Eperlan	....	193
Ecluses	....	74
Verveux	....	67
Seines	....	40
Lignes de fond	....	55
Piège-à-anguille	....	274
		2,416

La campagne de surveilance à bord du "Loos s'est terminée sans accident et nous étions revenus à Québec le 28 octobre.

Les pêcheurs étrangers, qui sont venus en petit nombre sur la Côte du Labrador et aux Iles-de-la-Madeleine, se sont fidèlement conformés aux règlements. La loi des pêcheries a été généralement bien observée: en outre des cinq poursuites énoncées plus haut, il fallut cependant en intenter 18 contre certains pêcheurs de Port-Daniel et des environs pour ne pas avoir disposé leurs filets à saumon comme le veut l'article 18, sous-article 6; une pour avoir jeté des rebuts de scierie dans la rivière Sainte-Anne-des-Monts et deux autres pour avoir fait usage de dynamite dans la rivière Saint-Jean (comté de Gaspé).

RAPPORT DE L'INSPECTEUR-CHEF, G. S. DAVIDSON, DIVISION DES PROVINCES DU MILIEU

ANNÉE 1921

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les pêcheries des provinces du Milieu.

Dans la province d'Alberta on a observé une légère augmentation dans les prises marchandes par rapport à l'année 1920, malgré qu'il s'y soit produit un décroissement dans le nombre des pêcheurs en activité, attribuable sans doute à la stagnation des marchés pendant les premiers six ou sept mois de l'année.

Au cours de l'année la société "Mackenzie Bassin Fisheries, Limited" a entrepris la construction d'une fabrique de conserves et d'un établissement pour le salage et le fumage du poisson sur les rives du lac Athabasca, environ douze milles au nord-ouest de la baie Black. Une quantité considérable de matériel, sous la forme de bateaux-moteurs, doris, chalands, allèges, fut débarquée sur l'emplacement de l'usine. Après avoir procédé à l'installation des machines, on commença le 14 septembre, les exploitations effectives de la mise en conserves.

A partir de cette date la fabrique a été quotidiennement en activité jusqu'au 30 septembre. Au cours de ce laps de temps le rendement s'est élevé à 645 caisses de truite en conserves et à 62 quintaux de truite salée, à vingt caisses de poisson blanc en conserves et à dix caisses de poisson blanc fumée, toutes, si je sais bien, expédiées à Edmonton. Il est trop tôt pour émettre une opinion quant aux succès à venir de cette fabrique de conserves. Il va falloir créer des débouchés et perfectionner les moyens d'expédition avant que, selon moi, il soit possible de lutter avec avantage contre les articles dérivés des fabriques de conserves depuis longtemps établies.

Dans la portion méridionale de la province, tous les rapports qui nous sont parvenus, tendent à démontrer que la fermeture des rivières à truite pendant deux ans a produit les résultats visés et que les poissons s'y montrent maintenant plus abondants que les années dernières. On a proposé de clore à toute pêche, les cours d'eau sillonnant les réserves forestières. Si l'on en vient jamais à la mise en exécution de cette mesure, la sauvegarde des frayères de truite sera devenue assurée et les avantages qui en découleront se f eront sentir par tout l'arrondissement méridional de l'Alberta.

Dans la province de la Saskatchewan, il y a eu un léger décroissement dans les quantités globales de poisson pris pour des fins marchandes aussi bien que dans le nombre des pêcheurs se livrant à ce genre d'entreprises. Cet état de choses peut s'expliquer par l'affaissement des marchés observé dans la première partie de l'année, et qui a forcé les sociétés de pêche de s'abstenir de toutes exploitations jusqu'au jour où elles ont trouvé les moyens de disposer de leurs prises. Je tiens à affirmer que la gérance des pêcheries de cette province s'est effectuée de la façon la plus habile durant l'année. Les surveillants de pêche sont tous des personnes expérimentées et zélées et ont certainement consacré tous leurs efforts à rendre efficace la surveillance exercée sur leurs arrondissements respectifs.

On a trouvé nécessaire de clore le lac Lowes à la pêche d'été du poisson blanc; ce lac étant la principale source de pêche d'été, on craignit qu'en l'abandonnant à des exploitations trop intenses, il ne devienne bientôt dépeuplé; de là les restrictions apportées pour lui permettre de se récupérer de ses pertes. La fermeture de ce lac a peut-être légèrement influencé les prises effectuées dans ce lac, en en amenant le décroissement, mais cette mesure ne pourra qu'être féconde en bons résultats.

Dans la province du Manitoba en dépit des conditions précaires du marché pendant les premiers six ou sept mois de l'année, on a observé un accroissement dans les prises. Au cours des quatre ou cinq derniers mois, les marchés se sont graduellement relevés de leur faiblesse, de sorte que là où on prévoyait des pertes, ce sont des béné-

fices qui sont apparus. Pour la première fois, on a entrepris la pêche de l'esturgeon dans la rivière Churchill. Ces exploitations ne se sont pas révélées fructueuses pour leurs auteurs en raison des difficultés éprouvées pour le transport des prises des divers lieux de leur provenance au point d'expédition le plus rapproché. Toutefois, je suis heureux de pouvoir déclarer qu'il ne s'est pas produit de pertes de produits.

Au cours du mois de juin, le sous-ministre adjoint des Pêcheries a visité Winnipeg et Winnipegosis où il a rencontré un grand nombre de délégués désignés par les pêcheurs de ces arrondissements et avec qui il a discuté l'opportunité d'apporter aux règlements certains changements qu'ils préconisaient. Pratiquement on s'est en tous points rendu à leur volonté. Lors de ces conférences on a tenu à démontrer clairement aux pêcheurs qu'il était du désir du département de leur rendre justice et de travailler à l'avancement de leurs intérêts dans tous les domaines de la pêche, partout où la chose ne devient pas incompatible à la sauvegarde des pêcheries. Je reste assuré que les pêcheurs se sont parfaitement rendu compte de la situation.

D'une façon générale, je suis en mesure de déclarer que la réforme du service des pêcheries dans la division centrale a été parachevée durant l'année et il est déjà visible que le service tel que régénéré se révèle efficace sans rigueur. Les surveillants de pêche prêtent leur concours aux pêcheurs dans toute la mesure de leur pouvoir en leur démontrant qu'ils sont désireux de coopérer avec eux pour l'avancement général de l'industrie de la pêche, en les induisant à ne livrer au commerce que des articles de bonne qualité, et en leur enseignant que la mise en application des règlements n'est faite que dans leur propre intérêt. Bien que dans maints lieux se produisent un certain nombre d'infractions à la loi, je crois pouvoir affirmer que le nombre des contraventions a tendance à décliner; et que les mesures de rigueur employées quelquefois exercent une influence bienfaisante pour la suppression des délits.

Il est remarquable que l'affaissement général observé dans les prix de la viande et autres articles alimentaires n'a pas encore entraîné le déclin des prix du poisson. Dans mon opinion les prix actuels sont beaucoup trop élevés pour faire de ce produit un article populaire alimentaire. Aussi longtemps qu'un fort pourcentage des prises effectuées dans ces provinces trouveront à s'écouler sans obstacle, à des prix élevés, aux Etats-Unis, on n'a pas lieu de s'attendre à l'abaissement de ces derniers. Par comparaison à la plupart des autres articles alimentaires le poisson est celui resté le plus haut coté sur le marché. En raison de l'abaissement des frais d'exploitation, on peut espérer voir, pendant l'année à venir, les articles de poisson se ranger dans l'ordre de leur valeur réelle et leur consommation s'accroître en proportion. Les efforts entrepris dans ce sens par les surveillants de pêche de cette division produiront, j'en suis sûr, une certaine influence sur la mercuriale des prix.

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance aux surveillants de pêche de cette division, comme corps, pour le concours et l'appui qu'ils m'ont prêtés dans l'accomplissement des travaux inhérents à la surveillance des pêcheries dans les trois provinces. Qu'il me soit aussi permis de remercier les membres de la Police à Cheval Royale canadienne pour l'assistance qu'ils nous ont fournie, partout, dans les portions excentriques du pays où il n'est pas possible à nos employés de se rendre souvent. En ces lieux leur intervention a été inappréciable, et il nous a toujours fait plaisir de constater le parfait accord qui a régné entre eux et nos surveillants de pêche.

En terminant je me fais fort de déclarer, qu'en tenant compte de la dépression du marché pendant la première partie de l'année, l'exercice de pêche de 1921 a remporté des succès dont on a lieu de se louer. Il est maintenant évident que nous avons atteint la limite extrême de la dépression, en matière d'exploitations de pêche du moins, et que l'avenir s'ouvre pleine de promesses pour l'industrie.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR-CHEF, LE MAJOR J. A. MOTHERWELL,
DIVISION DE L'OUEST (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

ANNÉE 1921

La valeur des produits de pêche extraits des eaux de la province de la Colombie-Britannique, a excédé celle de toute autre province du Canada en l'année financière 1920-21, en ce qu'elle représente 45 pour 100 de celle de l'ensemble du pays.

SAUMON

En tête du rendement apparaît le saumon dont la mise en conserves s'est élevée pendant la saison qui vient d'expirer à 602,657 caisses de toutes variétés. L'année précédente la production s'en était chiffrée à 1,187,616 caisses ou près de cent pour cent de plus qu'en l'année 1921. Jamais depuis 1908, dans les annales de la mise en conserves, le rendement s'y est révélé aussi faible, ce qui est maintenant imputable à un déclin accentué dans la montée du sockeye, qui joint à la stagnation des échanges commerciaux, a détourné les fabricants de la mise en conserves des saumons de printemps, coho, roses et chums.

La production du sockeye a rendu, pour toute la province, 163,914 caisses par comparaison à 351,405 caisses en 1920, à 339,848 caisses pour l'année de grande montée de 1917 et à 1,080,673 caisses en l'année si féconde de 1905. Cette statistique nous démontre que les colonies de cette espèce de saumons périclitent d'une façon alarmante. Cette assertion est particulièrement appropriée à l'arrondissement du fleuve Fraser, où le rendement ne s'élève cette année qu'à 35,900 caisses et à moins du concours actif des personnes intéressées dans cette industrie au passage Pouget, les faibles colonies qui fréquentent encore annuellement le régime des eaux du Fraser, seront bientôt chose du passé.

Dans l'arrondissement septentrional, la rivière Nass nous semble souffrir du même mal que le fleuve Fraser et exige l'application de mesures radicales pour la sauver du dépeuplement.

La production du saumon sockeye extrait de la rivière Skeena s'est révélée la plus désastreuse encore enregistrée dans les annales de la pêche relative à ce cours d'eau. La même remarque peut s'appliquer aux arrondissements de Bella-Coola, de Rivers Inlet et de Smith's Inlet.

L'espèce sockeye étant de beaucoup la plus appréciée a été beaucoup plus activement pourchassée que toute autre, et il semble bien que ce soit la cause principale de son déclin. En dépit du fait que les quantités du matériel de pêche en usage se soient régulièrement accrues, les prises n'en ont pas moins continué à diminuer. Certains inclinent à rendre responsables du dépeuplement actuel des eaux, les mesures prises pendantla guerre pour accroître le rendement de toutes entreprises industrielles s'adonnant à la fabrication des conserves alimentaires, mesures qui en contribuant à activer les exploitations de pêche du sockeye ont donné lieu à une extraction aussi surabondante qu'anormale des individus de cette espèce. Selon ces personnes l'industrie éprouvent maintenant les effets funestes des entreprises intensives effectuées pendant les années de grande montée du cycle de quatre ans.

Un expert en la matière habitant le littoral a émis dernièrement l'opinion que la faible montée de cette année, remontait dans une large mesure à l'insuffisance de la nourriture dans les lieux d'alimentation entre l'époque où les digitales quittèrent les eaux douces et celle de leur retour des profondeurs de l'océan, comme poissons parvenus à l'état de maturité. Dans l'arrondissement de la rivière Skeena, les saumons sockeye se sont montrés d'une taille moyenne extrêmement faible, et ce fait peut dans une certaine mesure confirmer l'hypothèse ci-haut énoncée.

Un autre facteur accusé d'intervention apparaît dans le fait qu'il y a quelques années, en 1917, il est survenu toute une série de crues anormalement violentes. Ces crues se sont fait sentir sur presque tout le littoral de la Colombie-Britannique, et particulièrement au nord du fleuve Fraser. Elles survinrent, malheureusement, peu après la ponte des saumons sockeye et donnèrent lieu à la destruction des frayères et à la perte de formidables quantités d'œufs.

Il est probable que chacune des trois causes ci-haut énoncées ont participé à la présence des conditions de cette année. En face d'une pareille situation il devient impérieux de mettre en application des mesures tendant à la sauvegarde et si possible, au relèvement des colonies migratrices du saumon sockeye.

Les dernières migrations ont démontré à l'évidence qu'on n'a pas, dans le passé, laissé échapper un nombre suffisant de poissons reproducteurs de l'espèce sockeye dans leur migration vers les frayères. En présence de cet état de choses et même si les exploitations de pêche n'étaient pas plus actives qu'il y a quelques années, la nécessité de restreindre la pêche des saumons reproducteurs s'imposerait encore, mais combien cette obligation ne se fait-ele pas sentir davantage quand on sait qu'en dépit de la mise en exploitation d'appareils beaucoup plus nombreux et perfectionnés, le rendement ne cesse de péricliter; il ne nous reste donc d'autre alternative que de pourvoir sans délai au moyen de permettre à un nombre plus considérable de reproducteurs à franchir les pièges tendus sur leur passage.

Il n'existe aucun doute que le premier problème à résoudre pour les autorités, est celui de la conservation de l'espèce, car il est facile de se convaincre que si les approvisionnements venaient à manquer, l'industrie n'aurait d'autre alternative que de disparaître à brève échéance. Le moyen le plus efficace d'assurer l'ascension des reproducteurs jusqu'aux frayères, consiste dans l'établissement de restrictions apportées contre l'exercice des exploitations, et cela par le prolongement des périodes prohibées, le raccourcissement de la campagne de pêche, et le déplacement des limites de pêche selon des tracés tirés en des points plus en aval ou les trois moyens à la fois; il conviendrait en même temps de faire avancer énergiquement les exploitations relatives à la pisciculture aussi bien que les entreprises tendant à curer le lit des rivières de toutes les embâcles qui sont de nature à rendre difficile aux saumons l'ascension des cours d'eau.

En vue d'assurer toute liberté de passage aux saumons, il peut devenir nécessaire d'abréger les exploitations, même de les rendre improfitables aux pêcheurs, aux fabricants de conserves et aux autres branches de l'industrie, jusqu'au rétablissement des anciennes colonies. Pareils moyens d'action seraient certes de nature à sauver l'espèce, mais il est possible que l'industrie déjà ébranlée dans sa situation financière, par suite des exploitations désastreuses des quelques dernières années, en deviendrait immédiatement ruinée. Comme on le voit la situation est assez sérieuse pour exiger qu'on intervienne avec prudence.

D'autre part, si l'on diffère la mise en application de mesures à effets aussi rapides qu'appropriés et si l'on laisse l'espèce décroître chaque saison, le jour n'est pas éloigné où les bandes ascendantes de sockeye seront si peu nombreuses que des milliers de pêcheurs dont l'existence est fondée sur la pêche du sockeye se verront forcés d'abandonner leur profession, et que de nombreuses fabriques de conserves devront cesser tout activité par l'insuffisance des approvisionnements de cette variété particulière de saumon.

Dans l'état actuel des choses, il n'y a qu'une voie d'ouverte et c'est celle de maintenir les colonies à leur chiffre actuel de peuplement; c'est vers cette fin que nous allons tendre dorénavant et vers laquelle vont converger les mesures applicables aux exploitations de 1923.

Au cours de la saison qui vient de se terminer, on a resserré les liens s'opposant à la liberté des exploitations relatives au sockeye, en abrégeant la campagne de pêche, et en un endroit particulier en prolongeant la durée du temps prohibé hebdomadaire.

En raison du fait que les variétés de saumon d'automne ne trouvent pas aussi facilement à s'écouler que le sockeye, on n'en a pas pêché d'aussi grandes quantités, et c'est pourquoi ces espèces ne manifestent pas le même degré d'épuisement, si ce n'est en certains lieux où il sera nécessaire d'intervenir activement pour parer au déclin des espèces. Les bandes de saumons roses et chum se sont bien maintenues et bien que le rendement en conserves de ces variétés ait périclité en ces dernières années, cet état de choses est attribuable à la crainte de ne pouvoir les écouler sur les divers marchés.

Les frayères fréquentées par les espèces d'automne ont été abondamment ensemencées d'œufs cette année bien qu'en certains quartiers les pêcheurs se soient plaints de n'avoir pu recueillir des prises aussi abondantes qu'ils s'y attendaient.

Ce fléchissement est attribuable au fait que le niveau des cours d'eau s'est maintenu si élevé et qu'il y a eu si forte abondance d'eau douce que les poissons au lieu de se voir forcés d'attendre la hausse des eaux à l'embouchure des rivières, procédèrent sans interruption à leur ascension vers les frayères et purent ainsi échapper aux pièges tendus sur leur passage. La capture des saumons roses et chum s'effectue surtout à l'aide de sennes, bien qu'on en prenne des quantités considérables dans des filets flottants mouillés durant la campagne de pêche du sockeye.

Comme les approvisionnements de saumon rouge apparaissent insuffisants pour faire face aux besoins des marchés, il est très probable que le trafic des saumons roses et chum en sera considérablement accru et bien que ces espèces ne souffrent pas encore du dépeuplement il n'existe aucun doute, qu'en vue de protéger leurs montées contre les abus de pêche, on verra à la mise en application de mesures restrictives la prochaine saison pour obvier à la répétition des fautes commises à l'égard du sockeye.

La migration ascendante de saumons de printemps d'un poids moyen de trente livres s'est révélée abondante en 1921 dans l'arrondissement septentrional, cependant que la montée de la même variété vers le fleuve Fraser a été satisfaisante. La même remarque peut s'appliquer au littoral occidental de l'île Vancouver. Il est à regretter que quatre-vingt pour cent des prises de cette variété effectuées dans l'arrondissement soient livrées à l'exportation. Soixante pour cent des pêcheurs de saumons à la ligne traînante sur le littoral occidental en 1921 étaient japonais et il faut leur approprier quatre-vingt pour cent des prises; ces dernières sont pratiquement dirigées en totalité vers des endroits du passage Pouget à l'état frais ou peu salé.

Exportations du saumon.—En vertu des règlements actuels le saumon frais à l'exception du sockeye, peut être exporté franc de port. Nous donnons ci-après les quantités ainsi expédiées de la province au cours des trois dernières saisons et particulièrement à destination des Etats-Unis, pour y subir les procédés relatifs à la préparation:

1919	25,557,000 livres
1920	4,346,000 "
1921	9,084,300 "

La majeure portion des approvisionnements ci-haut énumérés furent acquis par des trafiquants du passage Pouget et transportés aux fabriques de conserves échelonnées le long de cette étendue d'eau pour y être préparés et écoulés sur les marchés du monde sous une étiquette indiquant que la substance alimentaire consistait en du saumon de la Colombie-Britannique mis en boîte au passage Pouget.

Malheureusement en raison des longs parcours que doit subir le poisson et du délai qu'éprouvent souvent les navires collecteurs à recueillir les chargements, le saumon n'est pas toujours, au moment d'atteindre la fabrique, dans un état alimentaire propre à la mise en conserves. Au cours des années dernières, cependant, ce poisson n'en était pas moins mis en boîtes, et l'on peut facilement se rendre compte du tort fait à l'industrie en Colombie-Britannique par l'usage de ce produit brut de qualité inférieure quelquefois même impropre à l'alimentation.

On s'attend que l'accroissement du trafic des variétés d'automne de saumon, en relevant le niveau des exploitations entreprises par les fabriques de conserves de

l'Alaska et du passage Pouget, dont les réserves de matière brute sont épuisées, vont inciter ces derniers établissements à venir puiser de plus en plus aux eaux canadiennes, et cela au détriment de l'industrie canadienne. A ce sujet il est intéressant de noter que l'imposition d'un droit d'exportation de deux sous la livre, aurait fait bénéficier le Canada d'un montant de recettes s'élevant à $779,746.

FLÉTAN

La pêche du flétan prend rang après celle du saumon. Au cours des douze mois qui viennent de se terminer, les débarquements totaux effectués dans les ports de Colombie-Anglaise, se sont élevés à 32,586,800 livres. De ce chiffre, 13,055,400 livres furent extraites des grands fonds canadiens et 19,531,400 des grands fonds américains.

Dans le cas des pêcheries de flétan on n'exige pas la délivrance de la licence parce que presque toute les exploitations sont effectuées en dehors des eaux territoriales. Les recettes de cette source sont donc nulles, les droits de la douane exceptés, mais il est facile de concevoir les bénéfices susceptibles de dériver du fait de tant de navires faisant escale dans les ports canadiens, où il leur est permis de se pourvoir de matériel d'armement, de disposer de leurs prises et d'embaucher des équipages.

Chaque saison écoulée nous révèle la nécessité d'une période prohibée en rapport avec cette pêche. A la conférence Canado-Américaine des pêcheries, on a longuement exposé et énuméré les motifs militant en faveur de cette innovation, et dans le rapport résultant des délibérations de l'assemblée, il est démontré que toute négligence ou tout manquement à la réalisation de la sauvegarde du flétan pendant l'hiver sont considérables et ne peuvent qu'aboutir à la ruine de ces importantes réserves de pêche.

Il serait extrêmement regrettable de voir le Sénat américain rejeter la ratification du Traité relatif au Flétan, déjà projeté et tout nous donne lieu despérer que l'admirable unanimité qui a signalé l'adoption des résolutions proposées par les deux groupes de délégués, et tendant à la mise en œuvre d'une prohibition efficace, ne manquera pas de hâter l'acceptation de l'accord projeté.

HARENG

Les bancs de hareng qui fréquentent le littoral de la Colombie-Anglaise ne manifestent aucun signe de dépeuplement. Le rendement des conserves alimentaires dérivant de cette source par divers procédés, varie d'année en année naturellement, avec les facilités d'écoulement. Au cours de la dernière campagne de pêche, on a manufacturé 2,417 barils de hareng d'après le procédé écossais dans l'arrondissement du passage Barclay; cet arrondissement a écoulé presque tous ses produits à travers les Etats de l'Est. Il faut ajouter à ce rendement les 4,149 caisses d'articles de hareng en boîtes et les 23,998 tonnes du même poisson salé au sel sec pour les marchés orientaux. De faibles quantités de ce poisson furent aussi fumées, cependant que les marchés locaux en ont absorbé une certaine proportion.

A l'exception de Nanaïmo et du passage Barclay, le hareng n'est pas déchargé en grandes quantités. A Prince-Rupert, de forts déchargements sont employés chaque année à l'état frais ou à l'état congelé ou réfrigéré pour des fins de boitte pour la pêche du flétan. Au cours des dernières années les navires américains procédant vers le nord, à la recherche des bancs de flétan, ont pris l'habitude de s'approvisionner de boitte au passage Barclay et à Nanaïmo et on s'attend à voir de ce chef, s'y accroître considérablement la production de ce dernier article de pêche dans les années à venir.

PILCHARD

Au cours de l'année civile 1920, il y a eu une production de 91,197 caisses de pilchard mis en conserves et de 16,091 en 1921. Le décroissement dépend entièrement des conditions du marché car cet important poisson se montre en très grande abondance sur le littoral occidental de l'île Vancouver.

On a ouvert récemment de nouveaux débouchés dans la Nouvelle-Zélande, l'Australie et l'Inde, et l'on s'attend à pouvoir sous peu expédier de fortes quantités de ce poisson dans ces pays.

ESPÈCES DIVERSES

En plus des espèces ci-haut énumérées, il existe nombre d'autres poissons comestibles moins pêchés. Parmi ces derniers figurent la morue, le carrelet, la sole, la raie, l'éperlan, la poulpe, la pieuvre, les crabes, les crevettes l'esturgeon, la perche, la bonite et les huîtres, toutes espèces employées dans une large mesure à l'état frais et qui représentent dans l'ensemble une valeur annuelle considérable.

BALEINES

En raison de l'absence de tout débouché pour les produits dérivés de ces mammifères marins, la Colombie-Anglaise s'est signalée en 1921, par la suppression de toutes entreprises baleinières. Les postes baleiniers de Naden Harbour, Rose Harbour et Kyuquot sont demeurés clos. L'avenir nous apparaît cependant sous de meilleurs auspices et l'on s'attend à ce que les expéditions de chasse en soient reprises en 1922.

PHOQUES À FOURRURES

Il y eut 2,349 phoques à fourrure de recueillis au large du littoral de la Colombie, en vertu de l'article 4 du traité relatif à la chasse pélagique du phoque à fourrure de 1911, traité qui autorise les Indiens à pourchasser ces animaux au moyen de canots mus à la rame, à l'aviron ou à la voile, sans usage d'armes à feu. D'autres préparatifs sont en voie d'exécution pour la chasse active du phoque l'année prochaine. Ces exploitations exigent une surveillance soigneuse de la part des navires formant le service de surveillance des pêcheries, en vue d'assurer la mise en application des dispositions du traité.

USINES D'ENGRAIS ET D'HUILES DE POISSON

Au cours de l'année écoulée il y eut sept usines en exploitation pour la fabrication des articles alimentaires de poisson en poudre, des engrais et des huiles tous sous-produits dérivant de poissons ou animaux incomestibles de requins, de phoques communs et d'issues ou rebuts de fabriques de conserves. Pendant la durée de la guerre, cette industrie a manifesté beaucoup d'activité en raison de la hausse anormale des prix fixés pour les huiles de poisson. Dans les dernières années cependant leur chute a été si accentuée et rapide, que les bénéfices susceptibles d'en découler, se sont pratiquement évanouis.

Cette classe de produits mérite qu'on en encourage le rendement, attendu que les chiens de mer y sont absorbés en formidables quantités et que l'industrie de ce chef a contribué à l'extermination d'un poisson imminemment nuisible aux espèces comestibles. De plus, l'industrie utilise les issues et rebuts provenant des fabriques de conserves et des entrepôts frigorifiques en les convertissant en articles de commerce et en obviant ainsi à la nécessité de pourvoir à la création de dépotoirs destinés à recueillir ces matières de rebuts et souvent situés en des lieux impropres pour échapper aux frais qu'entraîne le travail de les remorquer sur de longues distances.

On a manufacturé d'excellents cuirs avec des peaux de requins et il faut déplorer la survenance des circonstances qui ont astreint la seule usine en Colombie-Anglaise, utilisant les requins, à interrompre ses exploitations. Les approvisionnements de matière brute sont abondants et il n'existe aucun doute que cette branche de l'industrie aura d'ici quelques années considérablement élargi le champ de son activité.

PHOQUES COMMUNS ET LIONS MARINS

Au cours de l'année dernière, les intéressés se sont montrés de plus en plus pressants auprès des autorités départementales en vue d'amener ces derniers à la mise en application de mesures de défense contre les dépradations commises par les phoques communs et les lions marins dans les lieux de pêche du saumon. Il n'y a pas de doute que de très fortes quantités de saumon sont chaque année exterminées par ces animaux marins dont les dégats absorbent dans certains cas, tous les profits susceptibles de revenir aux pêcheurs. Il est à souhaiter que d'ici peu on sera en mesure de réaliser la mise en application de certains moyens d'action tendant à l'extermination de ces animaux

de proie, ou du moins de nature à en réduire assez le nombre pour les rendre inoffensifs à l'industrie.

Les phoques communs sont difficiles à chasser, mais les lions marins peuvent être une proie facile quand on va les attaquer dans leur habitat.

LICENCES

Le nombre de licences délivrées durant l'année 1921, en Colombie-Britannique se décompose comme suit:

	1921	Acroissement par rapport à 1920	Décroissement par rapport à 1920
Filets flottants à saumon—			
Blancs et Indiens..	2,682	151	....
Autres nationalités..	2,096	....	132
	4,777	19	....
Lignes traînantes à saumon—			
Blancs et Indiens..	957	....	378
Autres nationalités..	505	....	8
	1,462	....	386
Fabriques de conserves de saumon..	56	....	10
Parcs en filet à saumon..	8	....	11
Sennes à poche à saumon..	59	....	103
Sennes traînantes à saumon..	34	....	11
Etablissements de salaison du saumon—			
Blancs et Indiens..	26	23	....
Autres nationalités..	9	....	....
	35	23	....
Parcs en filet à hareng—			
Blancs et Indiens..	36	....	2
Autres nationalités..	21	11	....
	57	9	....
Sennes à poche à saumon..	25	....	10
Parcs en filet à morue—			
Blancs et Indiens..	31	....	3
Autres nationalités..	80	....	....
	111	....	3
Autres variétés—			
Blancs et Indiens..	567	43	....
Autres nationalités..	386	72	....
	953	115	....

SERVICE DE SURVEILLANCE

Les eaux côtières de la Colombie-Anglaise ont été surveillées durant la dernière campagne de pêche par deux vapeurs et dix-huit bateaux à essence appartenant à la direction des pêcheries du département. En plus, on a, pendant ce laps de temps, affrété trente bateaux à essence, ce qui fait un total de cinquante unités. Il est facile de concevoir qu'avec une ligne côtière d'environ 7,000 milles comportant des centaines de baies, d'anses, d'enfoncements d'estuaires tous propres à la pêche, il devient impérieux d'y maintenir un service convenable de surveillance si l'on veut sauvegarder efficacement les pêcheries. Une grande majorité des cours d'eau se déversant dans la mer sont fréquentés par quelque espèce de saumon, et si l'on négligeait de parcourir ce territoire, les colonies de saumon surtout celles d'automne, ne tarderaient pas à en disparaître bientôt. Bien qu'il ne soit pas possible d'accorder à la fois, à tous les cours d'eau toute l'attention voulue par raison d'économie, le service s'est montré jusqu'aujourd'hui très efficace pour la répression et la prévention des délits.

Si les exploitations de pêche d'automne viennent à s'amplifier, il va falloir sans conteste accroître le nombre des unités de surveillance, sous peine de voir les pêcheries se dépeupler.

Il n'est pas sans intérêt de faire mention du fait que durant la dernière campagne de pêche on a exercé une certaine surveillance au moyen d'un des hydroplanes de l'Etat maintenus à la station d'aviation de Jericho de Vancouver. Au cours de la saison les employés se sont servis de cet agent de surveillance jusqu'à concurrence de quarante-huit heures d'envolée effective, ce qui leur a permis de parcourir des distances considérables et d'épargner un temps précieux, de sorte que la surveillance s'est effectuée avec beaucoup plus d'efficacité dans les lieux où l'on a fait usage de machines volantes. On espère pouvoir venir à utiliser l'aviation dans une plus large mesure et peut-être même remplacer plusieurs de nos bateaux-moteurs par des instruments d'aviation. Cependant comme l'aéroplane ne peut servir de nuit dans le service des pêcheries et comme les agents climatériques, la brume et le brouillard particulièrement, interviennent contre son emploi on n'a pas jugé possible de s'en servir autant qu'on l'avait imaginé de prime abord. De plus, les frais qu'entraînerait l'établissement d'un service d'aviation, seraient hors de proportion avec les bénéfices susceptibles d'en découler à moins toutefois, qu'il ne donne lieu à une épargne de temps considérable.

Comme exemple de cette économie, il convient de faire mention ici d'une envolée fait de Vancouver aux lacs Anderson et Kennedy sur le litoral occidental de l'île Vancouver. Avec les moyens ordinaires de déplacement il aurait fallu environ sept jours pour atteindre ces lieux plus ou moins accessibles, quand grâce à l'aéroplane, les surveillants de pêche purent, en quittant Vancouver à huit heures du matin, et après avoir passé trois heures à chacune des piscifactures érigées sur les rives des lacs ci-haut énoncés, être de retour à Vancouver à six heures du soir le même jour.

Il convient de faire mention ici des bons effets, tant au point de vue de l'efficacité que de l'économie qui ont résulté pour le service de surveillance, de la nomination d'un mécanicien, expert en machines à essence, qui prend la direction de tous les travaux de réparation de ces bateaux-moteurs à l'expiration de la campagne et tient le mécanisme des machines en parfait ordre de fonctionnement pendant toute la durée de leur service. Les dépenses inhérentes à ses appointements sont contrebalancées bien des fois par les économies réalisées par lui.

RAPPORT EBERTS

Nous nous réjouissons d'être déjà en possession du rapport de l'honorable juge D. M. Eberts, désigné commissaire dans l'enquête faite relativement aux nombreux chefs d'inculpation portées contre les fonctionnaires-dirigeants de la direction des pêcheries en Colombie-Anglaise et nous nous félicitons de constater que toutes les accusations lancées se sont révélées absolument fausses. Bien au contraire, le commissaire dans son rapport témoigne de la parfaite honnêteté des fonctionnaires du département des pêcheries dans la Colombie-Anglaise et particulièrement de ceux mis sous le coup d'irrégularités, de malversations et de partialité. Le juge Eberts affirme avec la plus grande fermeté qu'aucun des témoignages recueillis ni des faits apportés ne sauraient être invoqués pour la mise en culpabilité d'aucun des fonctionnaires incriminés. Il déclare au contraire avoir été généralement impressionné par leur bonne volonté à faire exécuter les lois relatives à la pêche, se conformer à leurs instructions et à se tenir étroitement en contact avec toutes les choses de l'industrie, et tout cela, avec une intention arrêtée de se montrer justes et de sauvegarder l'industrie de la pêche en Colombie-Anglaise.

INDIENS

Chaque nouvelle campagne de pêche en nous fournissant l'occasion de nous mieux renseigner, sert à nous convaincre davantage de l'importance des déprédations commises par les Indiens dans les frayères de saumon, déprédations assez sérieuses pour mettre en cause l'avenir de ces lieux de reproduction. Dans la ligne de partage des eaux du fleuve Fraser, on ne permet pas aux Indiens de capturer du saumon en amont du pont Mission et en autant que nos moyens nous le permettent, ce règlement est mis en vigueur. A l'égard de la ligne de partage des eaux de la rivière Skeena cependant, on autorise les Indiens, pour leur approvisionnement d'hiver, à extraire des frayères

tout le saumon dont ils ont besoin à cette fin. Au cours de l'automne dernier, plusieurs des saumons sockeye reproducteurs y ont été massacrés, de sorte que l'industrie de la pêche y a souffert des pertes irréparables.

En plus des Indiens de l'arrondissement du lac Babine, au cours de la saison 1921, un grand nombre de familles en provenance de la ligne de partage des eaux du fleuve Fraser se sont portées dans la direction de la rivière Skeena et y ont fait leurs approvisionnements alimentaires et ces Indiens sont à prendre des mesures pour favoriser le retour d'un plus grand nombre de familles l'année prochaine.

En vue de la valeur et de l'importance des pêches de saumon sockeye et du décroissement des migrations ascendantes, il devient impérieux de mettre fin à cette pratique aussitôt que possible car autrement toute entreprise tendant à la sauvegarde serait d'ores et déjà compromise. Il ne serait pas convenable d'appliquer toutes espèces d'entraves à l'exercice des exploitations de pêche, si l'on laisse les Indiens nullifier par leurs abus tous les bons résultats dérivant des mesures appliquées.

CONVENTIONS DES INSPECTEURS ET DES SURVEILLANTS DE PÊCHE

Au printemps de 1921, inspecteurs et surveillants de pêche de la province furent réunis à Vancouver pour y tenir une convention, la première de ce genre, mais qu'il est de notre intention de renouveler chaque année. Les assemblées furent présidées par l'inspecteur- chef et tenues dans le but de discuter en entier les nombreux problèmes relatifs à la pêche dans les divers arrondissements et d'échanger des opinions et des vues qui, on l'espère, contribueront au perfectionnement du service. Il n'y a aucun doute qu'en prenant contact les uns avec les autres, les surveillants de pêche de la province arriveront à mieux s'entendre dans la solution des divers problèmes inhérents à la pêche. Ces conventions ont aussi la tendance de faire naître parmi nos employés un esprit qui est loin de nuire à l'avancement des pêcheries.

CONFÉRENCE ENTRE CE DÉPARTEMENT ET L'OFFICE DES PÊCHERIES DE L'ÉTAT DE WASHINGTON RELATIVEMENT AUX PÊCHERIES DE SAUMON DU FLEUVE FRASER ET DU PASSAGE POUGET

Il y a vingt ans déjà on commençait à s'apercevoir de la nécessité de recourir à des moyens d'action tendant à la sauvegarde du saumon sockeye remontant le fleuve Fraser, pour assurer la conservation d'une pareille ressource de richesses naturelles. En raison du fait cependant, que les saumons remontant le fleuve Fraser doivent franchir les eaux du passage Pouget sur le côté américain de la frontière, il n'a jamais été possible d'appliquer aucun règlement de nature à entraver les exploitations de pêche sur le côté canadien, à moins de parvenir à induire les autorités américaines à adopter quelques mesures en ce sens.

Nombre de commissions furent formées et d'assemblées tenues dans le but d'en arriver à obtenir le concours des autorités américaines pour l'établissement d'un régime administratif susceptible d'assurer la protection des pêcheries de saumon. Malheureusement il a été impossible jusqu'aujourd'hui de se prévaloir d'un pareil concours. Le résultat de cette abstention s'est traduit par un dépeuplement si accentué du saumon sockeye, que les prises si abondantes des dernières années, et qui rendaient annuellement près de trente millions de dollars, ont diminué jusqu'à ne plus valoir qu'une infime fraction de ce chiffre.

On avait pensé que le projet de traité rédigé et appuyé par la Commission Canado-américaine de 1918, nous aurait fourni le remède contre une si déplorable situation. Malheureusement bien que le traité ait été signé par les membres canadiens et américains de la Commission et qu'il ait reçu l'approbation du gouvernement du Canada, on dut le retirer des mains du Sénat américain, en face de l'opposition formidable manifestée contre sa teneur par l'Etat de Washington. C'est au cours de l'automne actuel que le département fut avisé de cet acte définitif du Sénat.

Dès qu'il fut devenu évident qu'il ne fallait rien attendre de ce projet de traité, les autorités prirent, sans différer, des mesures en vue de se réunir en convention avec les membres du Nouvel Office des pêches de l'Etat de Washington, dans l'espoir qu'il serait décerné assez de pouvoirs à ces derniers pour rendre possible le concours rêvé

aussi bien que l'adoption d'un accord grâce auquel on pourrait faire renaître les anciennes montées de saumon du fleuve Fraser et mettre en application des méthodes adéquates de conservation

Une assemblée eut lieu à Vancouver le 12 décembre dernier. Les résultats ne s'y sont traduits par l'adoption d'aucun accord tendant au relèvement des pêcheries de sockeye dans le fleuve Fraser; ils se bornent à la solution de certains autres problèmes débattus au cours de la conférence.

OBSTRUCTIONS DES COURS D'EAU, 1921

A mesure que se multiplient nos connaissances des conditions en existence dans les frayères et les cours d'eau conduisant à ces lieux de ponte fréquentés par le saumon, il nous devient d'année en année plus apparent que la nécessité s'impose d'entreprendre la démolition des embâcles de troncs d'arbres ou autres obstacles s'opposant à l'ascension des poissons reproducteurs.

Il ne faut pas oublier que dans l'enlèvement de ces obstructions, les ingénieurs doivent faire face à maintes difficultés. En premier lieu, il faut des hommes expérimentés et il est souvent difficile de retenir leurs services en raison des courtes périodes où il devient possible de se livrer à de semblables entreprises.

Comme maintes de ces embâcles sont situées dans des parties très éloignées des lieux habités, l'insuffisance des moyens de transport pour les hommes et les approvisionnements, engendre de très fortes pertes de temps et rend le travail des plus hasardeux. En maintes circonstances il a fallu transporter les approvisionnements à dos d'hommes car l'état des sentiers ou des cours d'eau interdit tout usage des chevaux ou des bateaux.

Une autre difficulté à vaincre réside dans le fait que dans la plupart des cas, il n'y a que certains mois de l'année où la température ou le niveau de l'eau permettent l'enlèvement des embâches et comme ces périodes se correspondent dans la plupart des endroits du littoral, le personnel des ingénieurs doit se porter en diverses localités dans un laps de temps restreint ce qui ne leur laisse que peu ou point de temps à consacrer à chacune de ces obstructions.

L'enlèvement des embâcles, l'inspection des emplacements de piscifactures, la construction des échelles à poisson et des quais, la levée des plans et autres travaux connexes ont nécessité durant la dernière saison, l'emploi de nouvelles personnes dans le bureau de l'ingénieur, et l'on s'attend qu'au fur et à mesure de l'accroissement des plus importants travaux, il deviendra nécessaire de se pourvoir d'un assistant inamovible capable de dessiner et d'accomplir du travail de bureau, attendu que les deux ingénieurs sont retenus à l'extérieur par l'exécution de travaux de génie.

RECETTES

En comparant les recettes globales de la province pour l'année civile 1921 avec celle de 1920, on constatera que la statistique de l'année dernière indique un décroissement d'environ $82,000. L'état comparatif suivant embrassant les principales sources de recettes parle par lui-même:

	1920	1921
Filets flottants à saumon	$ 47,650 00	$ 47,790 00
Sennes traînantes à saumon	8,850 00	4,650 00
Sennes à poche à saumon	46,800 00	18,600 00
Fabriques de conserves de saumon	32,500 00	21,500 00
Parcs en filet à saumon	9,500 00	4,000 00
Etablissements de salaison de saumon	600 00	1,700 00
Pêche à la ligne traînante de saumon	9,260 00	7,315 00
Impôt sur le saumon pêché à la ligne et au parc en filet	31,474 74	17,988 16
Impôt sur le saumon en conserves	39,415 50	24,097 78
Senne à poche à hareng	2,775 00	1,875 00
Crabes	445 00	485 00
Amendes	2,203 50	1,708 50
Produits de vente	3,296 47	1,186 03
Licences diverses	1,307 50	1,384 50
Totaux	$236,077 71	$154,279 97

On pourra constater que le fléchissement des recettes est pratiquement entièrement attribuable aux exploitations relatives à la pêche du saumon. En raison de l'affaissement des échanges d'articles en conserves des diverses variétés de saumon, roses, chum, coho, de printemps et du fait qu'un fort pourcentage des deux premières variétés sont surtout prises au moyen de sennes, on pensait bien que les recettes n'atteindraient pas le chiffre d'affaires de l'année dernière. En fait au début de la saison, on n'était pas loin de croire qu'il n'y aurait ni saumon rose ou chum de mis en conserve, à part ceux pêchés au moyen de filets flottants, pendant les exploitations relatives au sockeye. A mesure que la saison avançait cependant on s'aperçut que le mouvement commercial avait tendance à s'amplifier. De plus, la majeure partie des sociétés alimentaires avaient à leur disposition un assortiment de boîtes métallique ou de ferblanc en feuilles acquis à des prix majorés et qu'ils se montraient désireux d'écouler en autant que possible, par crainte de l'abaïssement des prix en cours pour ces articles et qui tendaient à décliner d'une façon alarmante. Grâce à ces deux facteurs réunis les variétés d'automne furent beaucoup plus pêchées qu'on s'y était d'abord attendu.

COOPÉRATION DE LA DIRECTION CENTRALE AVEC LE DÉPARTEMENT PROVINCIAL DES PÊCHERIES

Ce n'est pas sans plaisir que nous avons constaté la tendance manifestée par le département provincial des pêcheries de prêter tout le concours possible à la direction centrale pour la réalisation de toutes les œuvres susceptibles de contribuer à l'avancement de l'industrie de la pêche. L'année écoulée s'est montrée féconde en circonstances révélatrices de cette tendance d'esprit, et je tiens à rendre particulièrement témoignage ici de l'aide fournie par M. J. P. Babcock, adjoint au commissaire à Victoria, qui n'a manqué aucune occasion de nous fournir son concours par la contribution de son expérience et de ses connaissances étendues aux choses de la pêche en Colombie-Anglaise.

PERSONNEL

Avant de terminer il me faut ici rendre justice à l'esprit de zèle et d'initiative dont ont fait preuve les membres du personnel du service des pêcheries en Colombie-Anglaise. Cette tendance m'a été particulièrement utile vu que c'était ma première année d'exercice, comme gérant général des pêcheries de la province.

INSPECTION DES FRAYÈRES

Au cours de 1921 on s'est particulièrement attaché à l'inspection des frayères et l'on entend exécuter désormais année par année ce travail avec le plus grand soin possible.

Les nombreux surveillants de pêche de la province reçoivent l'ordre de recueillir tous les renseignements possibles sur les frayères, et l'on peut dire que leurs efforts n'ont pas été sans fruits. Le rapport détaillé qui va suivre a été rédigé à même les données et les particularités fournies par les inspecteurs, les gardes-pêche, les gardes-pêche adjoints et les surintendants de piscifacture jointes à une certaine somme de renseignements obtenus personnellement, par l'inspecteur-chef de la province, qui de concert avec M. J. P. Babcock, l'adjoint au commissaire des pêcheries pour la province de la Colombie-Britannique et du Dr C. H. Gilbert de l'Université de Stanford a parcouru certaines étendues spéciales de la ligne de partage des eaux du fleuve Fraser.

APPENDICE II.

Relevé financier des pêcheries, 1921-22

Crédit n°	Services	Crédits	Dépenses
237	Salaires, traitements et débours des surveillants de pêche, service de surveillance des pêcheries, ostréiculture	$ 754,000 00	$ 708,438 72
238	Construction des échelles à poisson, etc	40,000 00	2,681 00
239	Frais judiciaires et imprévus	4,000 00	1,581 82
240	Sauvegarde et avancement des pêches maritimes	25,000 00	18,128 79
241	Service de renseignements des pêcheries	5,000 00	1,819 84
242	Inspection du poisson en conserves et saumuré	15,000 00	14,999 69
243	Pisciculture	365,000 00	362,636 93
244	Recherches scientifiques dans les pêcheries	15,000 00	11,399 11
245	Commission internationale—fleuve Fraser	10,000 00	
246	Office de biologie marine	42,000 00	42,000 00
		1,725,000 00	1,183,685 90
	Salaires: administration civile	92,060 00	83,152 69
	Dépenses imprévues	25,000 00	23,923 91
	Primes de pêche	160,000 00	159,449 80
		1,552,060 00	1,450,212 30
367	Gratification relative à la cherté de la vie		78,676 48
529	Reclassification, arrérages		4,774 66
	Loi relative à la pension, 1920, n° 4		4,756 66
	Gratifications à des fonctionnaires décédés		230 00
	Dépenses nettes globales		1,538,650 10

Recettes perçues, 1921-22

Désignations	Licences	Impôts	Amendes	Ventes	Recettes perçues	Montants remis	Recettes nettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Licences, etc.—							
Nouvelle-Ecosse	10,758 44		1,646 01	455 94	12,860 39	20 00	12,840 39
Ile du Prince-Edouard	2,489 47		325 00	62 75	2,877 22	2 00	2,875 22
Nouveau-Brunswick	13,781 80		1,539 00	748 65	16,069 45	30 00	16,039 45
Québec	13,972 93		250 00	134 46	14,357 39		14,357 39
Ontario			30 00	851 30	881 30		881 30
Manitoba	8,451 50		541 00	297 31	9,289 81		9,289 81
Alberta	9,899 00		142 00	78 30	10,119 30		10,119 30
Saskatchewan	2,633 00		256 00	585 31	3,474 31		3,474 31
Colombie britannique	120,313 96	29,869 07	1,643 50	2,677 80	154,504 33	600 00	153,904 33
Yukon	375 00				375 00		375 00
Totaux	182,675 10	29,869 07	6,372 51	5,891 82	224,808 50	652 00	224,156 50
Recettes occasionnelles							5,451 20
Pisciculture							6,066 05
Recettes attribuables au traité relatif à la chasse pélagique du phoque							86,080 62
Recettes en provenance du change							7,146 37
Recettes nettes globales perçues, 1921–22							328,900 74

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES SALAIRES, TRAITEMENTS ET DÉBOURS DES SURVEILLANTS DE PÊCHE

DÉPENSES RELATIVES À L'ANNÉE FINANCIÈRE 1921-22

Arrondissements	Surveillants de pêche		Gardes-pêche adjoints		Divers	—	Totaux
	Salaires	Débours	Gages	Dépenses			
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'Est—							
Bureaux d'Halifax	12,899 00	1,340 91	....	....	856 04	15,095 95	
Nouvelle-Ecosse n° 1	11,250 48	6,591 15	12,910 50	48 37	227 91	31,028 41	
" n° 2	14,557 90	6,899 31	3,870 92	309 90	235 38	25,873 41	
" n° 3	16,333 06	8,386 62	4,484 91	....	154 01	29,358 60	
							101,356 37
Nouveau-Brunswick n° 1	8,219 00	4,684 33	3,893 00	179 26	229 90	17,205 49	
" n° 2	14,962 90	7,629 66	9,065 48	....	193 79	31,851 83	
" n° 3	5,794 09	2,271 41	6,939 60	....	93 27	15,098 37	
							64,155 69
Ile du Prince-Edouard	7,434 99	3,320 64	605 00	24 13	139 08	....	11,523 84
Totaux	91,451 42	41,124 03	41,769 41	561 66	2,129 38	....	177,035 90
Québec	11,465 79	6,574 32	1,134 05	329 31	399 01	....	19,902 48
Division centrale—							
Bureaux de Winnipeg	3,180 00	1,021 34	....	....	43 25	....	4,244 57
Manitoba	6,285 62	3,067 49	215 16	229 20	61 20	....	9,858 69
Saskatchewan	10,437 66	4,235 87	215 00	407 30	34 70	....	15,330 53
Alberta	7,695 83	4,366 14	122 50	262 75	26 70	....	12,473 92
Totaux	27,599 11	12,690 84	552 66	899 25	165 85	....	41,907 71
Division de la Colombie britannique—							
Bureaux de Vancouver	16,617 90	1,550 80	....	....	3,250 10	21,418 80	
Colombie britannique n° 1	11,342 67	6,593 45	2,558 03	877 95	554 51	21,926 61	
" n° 2	12,247 93	2,958 93	2,049 52	522 90	684 76	18,464 04	
" n° 3	14,340 00	4,736 25	7,432 59	1,657 41	103 55	28,269 80	90,079 25
Totaux	54,548 50	15,839 43	12,040 14	3,058 26	4,592 92	....	90,079 25
Compte général	385 00	....	....	....	25,084 27	....	25,469 27

SOMMAIRE

Arrondissements	Salaires	Débours	Gages	Dépenses	Divers	—	Totaux
Division de l'Est	91,451 42	41,124 03	41,769 41	561 66	2,129 38	....	177,035 90
Québec	11,465 79	6,574 32	1,134 05	329 31	399 01	....	19,902 48
Division centrale	27,599 11	12,690 84	552 66	899 25	165 85	....	41,907 71
Division de la Colombie britannique	54,548 50	15,839 43	12,040 14	3,058 26	4,592 92	....	90,079 25
Compte général	385 00	....	....	....	25,084 27	....	25,469 27
Totaux	185,449 82	76,228 62	55,496 26	4,848 48	32,371 43	....	354,394 61

RELEVÉ DÉTAILLÉ DU SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES

DÉPENSES RELATIVES À L'ANNÉE FINANCIÈRE 1921-22

Navires	Feuille d'émargement	Pension ou approvisionnem.	Combustible	Réparations		Approvisionnements		Habillement	Divers	—	Totaux
				Coque	Machines	Machines	Pont				
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
DIVISION DE L'EST											
Compte général	....	....	....	....	....	....	....	....	345 56	....	345 56
Ateliers de Truro	870 00	....	....	....	102 54	55 11	....	....	850 36	....	1,878 01
Nouvelle-Ecosse—											
Bateau garde-pêche A	3,209 91	....	822 01	155 61	35 87	220 02	218 13	44 67	76 99	4,783 21	
" B	2,668 44	....	700 53	....	65 44	56 84	98 17	110 87	48 38	3,748 67	
" C	3,726 66	....	1,161 09	146 57	241 61	345 65	186 93	80 75	57 36	5,946 62	
" E	3,049 42	....	1,098 96	154 00	67 60	125 20	133 40	100 80	51 23	4,780 61	
" F	2,664 83	....	349 73	....	133 03	87 19	94 99	66 18	23 37	3,419 32	
Thirty-Three	....	....	....	....	....	....	....	....	248 85	248 85	
											22,927 28
Ile du Prince-Edouard—											
Nelson J. L.	378 00	....	....	60	....	75 04	5 70	....	172 73	632 07	
Bateau garde-pêche D	2,801 89	18 39	340 94	216 36	55 71	55 29	160 35	141 56	131 16	3,921 65	
Richmond	634 42	....	160 89	87 56	1 60	109 73	34 67	....	26 93	1,055 80	
											5,609 52
Nouveau-Brunswick—											
Mildred McCall	3,177 45	19 83	639 44	286 14	234 19	667 20	182 29	47 90	44 20	5,298 64	
Bateau garde-pêche G	3,795 35	....	1,030 76	....	9 37	116 05	326 15	102 34	65 86	5,445 88	
Phalarope	3,745 48	....	1,632 65	....	343 37	388 18	135 20	45 85	31 09	6,321 82	
Vendetta	....	....	53 87	6 55	20 27	17 40	4 00	....	66 00	168 09	17,234 43
Totaux	30,721 85	38 22	7,990 87	1,053 39	1,310 60	2,318 90	1,579 98	740 92	2,240 07	....	47,994 80
QUÉBEC											
Alva and May	170 00	....	....	....	....	10 20	65	....	2 37	....	183 22
Loos	14,814 63	5,994 72	13,294 73	4,449 95	2,896 32	1,678 08	1,413 52	963 32	3,260 29	....	48,765 56
Yinkin	605 23	81 00	98 50	46 35	....	14 46	6 29	....	146 61	....	998 44
Totaux	15,589 86	6,075 72	13,393 23	4,496 30	2,896 32	1,702 74	1,420 46	963 32	3,409 27	....	49,947 22
DIVISION CENTRALE											
Manitoba—											
Bradbury	10,606 22	2,552 73	7,016 98	941 10	396 85	528 99	599 79	617 09	364 77	....	23,624 52
DIVISION DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE											
Compte général	5,598 16	....	3,330 34	....	136 81	251 09	207 50	....	1,702 23	....	11,226 13
Ateliers de Digby	600 00	....	9 85	....	....	....	....	....	262 33	....	872 18

Bateaux du département—											
Anina			291 24		25 90	7 75	11 00		34 00	369 89	
Black Raven	887 10		1,212 94	347 03	57 73	77 66	53 37	21 57	76 31	2,733 71	
Bonila	2,359 16		1,414 41	124 00	43 78	229 63	85 95	24 90	136 77	4,418 60	
Babine No. 1	927 26				9 75	6 05	5 00		13 95	962 01	
Babine No. 2	886 29			18 10	35 50		6 00		5 75	951 64	
Cohoe	868 03		570 40	18 65	114 57	91 07	105 36	21 65	112 08	1,901 81	
Egret	1,043 45		245 26	128 85	92 98	37 16	37 86	4 52	87 35	1,677 43	
Elk	3,662 82			119 80	57 07	10 02		3 61	14 20	3,867 52	
Fispa	5,812 29	1,417 22	6,922 64	820 44	2,277 50	1,041 41	437 51	131 04	980 94	19,840 99	
Foam	4,279 36	245 04	401 08	399 26	130 67	80 29	22 14	0 55	392 53	5,950 92	
Givenchy	27,663 21	6,634 86	8,371 64	11,961 18	2,332 99	1,848 53	4,338 35	2,088 47	*35,568 79	100,808 02	
Gull	1,409 24		817 80	17 92	25 70	80 97	95 32	12 42	114 90	2,574 27	
Hawk	1,610 00		452 09	19 95	12 65	86 43	51 93		101 84	2,334 89	
Heron	1,830 43		598 35	19 75	17 00	125 08	76 19		137 59	2,804 39	
Humming Bird			3 00	25 31	56 01	4 50			3 20	92 02	
Kayex	590 33		249 86	545 22	28 96	126 14	16 97		19 26	1,576 74	
Linnet	1,264 39		513 60	20 60	6 00	48 15	30 59		89 65	1,972 98	
Marfish	5,167 19	1,436 09	2,232 20	2,011 14	5,047 15	747 74	279 17	149 02	1,074 61	18,144 31	
Merlin	1,194 51		261 64	16 02	1 50	77 53	29 45		36 16	1,616 81	
Merry Sea	4,650 00	7 38	1,434 65	115 79	249 13	144 79	25 51		152 30	6,779 55	
Ptarmigan	27 50		38 34	215 49	249 01	33 61	10 81		200 81	775 57	
Swan	5,040 00		7 77	130 81	89 26	40 76	63 43	5 80	11 80	5,389 63	
Semiahmo	1,880 32			300 08	92 66	6 37		10 69	9 11	2,299 23	
Bateaux affrétés—											189,842 93
Akashi	933 16		481 72			42 00			959 00	2,415 88	
Charlotte	805 00		52 86			10 70			261 30	1,129 86	
Dustie	480 00		187 15			29 79	11 60		610 00	1,318 54	
Ethelda	947 53		395 77			74 96	12 88		1,799 25	3,230 39	
Frisbie	480 00		186 76			29 79	11 61		610 00	1,318 16	
Grayling			5 34			2 55			40 00	47 89	
Kla Quack									60 00	60 00	
Lamaas	690 00		209 32			33 95	11 40		460 00	1,404 67	
Nellie B	986 67		101 35			9 12			760 00	1,857 14	
Nora	785 99		530 61			118 54	9 01		1,171 00	2,615 15	
Nortonian	176 77		36 11			12 76			105 00	330 64	
Owl	304 00								312 00	616 00	
Oyashimo			91 88			20 33			418 50	530 71	
M	1,155 00		143 09			14 23	16 49		340 00	1,668 81	
Regal			301 03			41 35	11 67		345 00	699 05	
Sophann	920 00		200 04			57 16	7 64		1,220 00	2,404 84	
Starston	582 66		451 92			117 04	6 85		1,173 50	2,331 97	
Saginaw	920 00		130 05			76 98	2 37		1,220 00	2,349 40	
Takoosh	912 47		152 11			11 00			839 00	1,914 58	
Wolverine	627 10		156 04			17 29			755 00	1,555 43	29,799 11
Totaux	90,957 39	9,740 59	33,192 25	17,375 39	11,190 28	5,922 27	6,090 93	2,474 24	54,797 01		231,740 35
Compte général									126 62		126 62

*Sauvetages: divers, $31,410.80.

DÉPENSES RELATIVES À L'ANNÉE FINANCIÈRE 1921-22—*Suite*

SOMMAIRE

Navires	Feuille d'émargement	Pension ou approvisionnem.	Combustible	Réparations		Approvisionnements		Habillement	Divers	—	Totaux
				Coque	Machines	Machines	Pont				
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'Est	30,721 85	38 22	7,990 87	1,053 39	1,310 60	2,318 90	1,579 98	740 92	2,240 07	....	47,994 80
Québec	15,589 86	6,075 72	13,393 23	4,496 30	2,896 32	1,702 74	1,420 46	963 32	3,409 27	....	49,947 22
Division centrale	10,606 22	2,552 73	7,016 98	941 10	396 85	528 99	599 79	617 09	364 77	....	23,624 52
Division de la Colombie britannique	90,957 39	9,740 59	33,192 25	17,375 39	11,190 28	5,922 27	6,090 93	2,474 24	54,797 01	....	231,740 35
Compte général	....	....	....	....	....	....	....	....	126 62	....	126 62
Totaux	147,875 32	18,407 26	61,593 33	23,866 18	15,794 05	10,472 90	9,691 16	4,795 57	60,937 74	....	353,433 51

Relevé détaillé relatif à la pisciculture

DÉPENSES, ANNÉE FINANCIÈRE 1921-22

Piscifactures	Salaires	Main-d'œuvre	Entretien	Totaux: piscifactures	Totaux: provinces
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—					
Bedford	1,000 00	105 00	1,928 75	3,033 75	
Isaac's Harbour	....	32 50	....	32 50	
Lindloff	....	68 92	610 70	679 62	
Piscifacture de Margaree	3,405 00	521 30	2,351 80	6,278 10	
Etang de Margaree	....	1,168 89	2,254 50	3,423 39	
Middleton	2,032 90	667 51	2,177 31	4,877 72	
Windsor	1,260 00	509 60	1,152 42	2,922 02	
Totaux	7,697 90	3,073 72	10,475 48	21,247 10	21,247 10
Ile du Prince-Edouard—					
Piscifacture de l'étang Kelly	1,968 39	185 00	2,151 19	4,304 58	4,304 58
Nouveau-Brunswick—					
Buctouche	....	10 00	....	10 00	
Grand Falls	2,130 00	662 80	2,773 68	5,566 48	
Piscifacture de Miramichi	2,820 00	157 50	1,283 88	4,261 38	
Etang de Miramichi	....	1,559 75	2,491 93	4,051 68	
Nepisiguit	....	356 87	46 49	403 36	
Etang de New Mills	....	1,863 77	4,008 93	5,872 70	
Restigouche	2,820 00	679 49	2,351 40	5,850 89	
Sparkle	....	380 59	159 90	540 49	
Piscifacture de St-Jean	1,581 45	2,257 04	3,779 20	7,617 69	
Etang de St-Jean	....	2,422 50	7,880 61	10,303 11	
Saint-Jean, alose	....	26 00	....	26 00	
Tobique	....	199 02	268 82	467 84	
Totaux	9,351 45	10,575 33	25,044 84	44,971 62	44,971 62
Québec—					
Gaspé	2,700 00	3,076 73	3,301 65	9,078 38	
Tadoussac	1,500 00	4,319 63	3,854 18	9,673 81	
Etang de York	....	....	20 00	20 00	
Totaux	4,200 00	7,396 36	7,175 83	18,772 19	18,772 19
Ontario—					
Collingwood	3,645 00	2,190 57	7,001 89	12,837 46	
Kenora	2,993 57	4,480 25	4,560 08	12,033 90	
Kingsville	3,795 00	1,521 50	4,464 93	9,781 43	
Port-Arthur	2,760 00	1,463 50	1,704 10	5,927 60	
Sarnia	3,558 75	2,367 50	5,302 03	11,228 28	
Southampton	2,247 58	1,287 49	2,467 60	6,002 67	
Thurlow	5,085 00	3,630 12	6,328 19	15,043 31	
Wiarton	3,960 00	1,370 35	2,218 37	7,548 72	
Totaux	28,044 90	18,311 28	34,047 19	80,403 37	80,403 37
Manitoba—					
Rivière Dauphin	1,810 16	4,801 23	3,212 01	9,823 40	
Campement d'alevinage de Dauphin	....	1,600 75	730 05	2,330 80	
Piscifacture de Gull Harbour	2,760 00	2,591 16	2,200 24	7,551 40	
Winnipegosis	1,889 76	6,509 39	5,745 94	14,145 09	
Totaux	6,459 92	15,502 53	11,888 24	33,850 69	33,850 69
Alberta—					
Banff	3,375 00	909 75	3,890 33	8,175 08	
Lacs Spray	....	1,347 50	433 75	1,781 25	
Totaux	3,375 00	2,257 25	4,324 08	9,956 33	9,956 33
Saskatchewan—					
Qu'Appelle	1,330 00	2,446 51	2,380 49	6,157 00	6,157 00

RELEVÉ DÉTAILLÉ RELATIF À LA PISCICULTURE—*Suite*

DÉPENSES, ANNÉE FINANCIÈRE 1921-22—*Fin*

Piscifactures	Salaires	Main d'œuvre	Entretien	Totaux: piscifactures	Totaux: provinces
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie britannique—					
Compte général	6,310 00	172 17	11,148 02	17,630 19	
Anderson, lac	1,560 00	2,556 38	3,771 35	7,887 73	
Babine	1,430 00	2,964 48	5,373 15	9,767 63	
Cowichan	1,560 00	2,934 40	2,261 89	6,756 29	
Cultus	709 33	1,818 10	2,121 42	4,648 85	
Gerrard	375 00	1,555 79	1,497 99	3,428 78	
Harrison	1,680 00	4,307 05	8,708 42	14,695 47	
Kennedy	1,442 67	2,170 15	3,757 87	7,370 69	
New Westminster	662 90	1,156 84	1,956 33	3,776 07	
Pemberton	1,680 00	727 33	11,249 45	13,656 78	
Pitt	1,000 00	1,703 04	1,781 85	4,484 89	
Rivers Inlet	1,320 00	5,962 45	8,081 99	15,364 44	
Skeena, rivière	1,946 45	6,252 74	8,642 36	16,841 55	
Stuart, lac	1,440 00	2,931 77	3,947 58	8,319 35	
Totaux	23,116 35	37,212 69	74,299 67	134,628 71	134,628 71
Compte général	4,020 00	50 00	4,275 34	8,345 34	8,345 34

SOMMAIRE

Nouvelle-Ecosse	7,697 90	3,073 72	10,475 48	21,247 10	21,247 10
Ile du Prince-Edouard	1,968 39	185 00	2,151 19	4,304 58	4,304 58
Nouveau-Brunswick	9,351 45	10,575 33	25,044 84	44,971 62	44,971 62
Québec	4,200 00	7,396 36	7,175 83	18,772 19	18,772 19
Ontario	28,044 90	18,311 28	34,047 19	80,403 37	80,403 37
Manitoba	6,459 92	15,502 53	11,888 24	33,850 69	33,850 69
Alberta	3,375 00	2,257 25	4,324 08	9,956 33	9,956 33
Saskatchewan	1,330 00	2,446 51	2,380 49	6,157 00	6,157 00
Colombie britannique	23,116 35	37,212 69	74,299 67	134,628 71	134,628 71
Compte général	4,020 00	50 00	4,275 34	8,345 34	8,345 34
Totaux	89,563 91	97,010 67	176,062 35	362,636 93	362,636 93

ETAT-SOMMAIRE DES DÉPENSES RELATIVES AUX PÊCHERIES

ANNÉE FINANCIÈRE 1921-22

Services	Nouvelle-Ecosse	Ile du Prince-Edouard	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Alberta	Saskatchewan	Colombie britannique	Yukon	Compte général	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires et déboursés des surveillants de pêche	101,356 37	11,523 84	64,155 69	19,902 48	...	14,103 26	12,473 92	15,330 53	90,079 25	...	25,469 27	354,394 61
Service de surveillance des pêcheries	25,150 85	5,609 52	17,234 43	49,947 22	...	23,624 52	...	...	231,740 35	...	126 62	353,433 51
Ostréiculture	...	601 60	...	...	...	...	...	...	...	...	...	610 60
Construction des échelles à poisson	2,387 93	...	26 31	...	...	...	...	...	20,263 52	...	3 24	22,681 00
Frais judiciaires et imprévus	659 72	10 12	25 39	326 40	...	355 69	...	...	204 50	...	...	1,581 82
Sauvegarde et avancement des pêcheries maritimes	70 38	47 25	...	125 55	...	...	...	...	12,701 64	...	5,183 97	18,128 79
Service de renseignement des pêcheries	848 37	...	332 88	315 85	...	...	...	...	...	...	322 74	1,819 84
Inspection du poisson en conserve et saumuré	6,619 73	1,287 31	3,011 58	3,145 13	...	...	...	...	577 05	...	358 89	14,999 69
Pisciculture	21,247 10	4,304 58	44,971 62	18,772 19	80,403 37	33,850 69	9,956 33	6,157 00	134,628 71	...	8,345 34	362,636 93
Recherches scientifiques dans les pêcheries	578 75	1,951 05	1,661 25	...	...	...	...	...	6,436 67	...	771 39	11,399 11
Primes de pêche	91,410 20	9,413 00	14,640 60	43,986 00	...	...	...	...	...	...	...	159,449 80
Totaux	250,329 40	34,757 27	146,059 75	136,520 82	80,403 37	71,934 16	22,430 25	21,487 53	496,631 69	...	40,581 46	1,301,135 70
Office de biologie marine	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	42,000 00
Salaires, administration civile	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	83,152 69
Dépense casuelle	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	23,923 91
												1,450,212 30
Gratification relative à la cherté de la vie	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	78,676 48
Reclassification, arrérages	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4,774 66
Loi relative à la pension, 1920, n° 4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4,756 66
Gratifications à des fonctionnaires décédés	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	230 00
												1,538.650 10

APPENDICE No III

Le tableau suivant fournit le relevé du nombre des licences de diverses catégories délivrées par les inspecteurs durant la saison 1921-22.

QUÉBEC, J. E. Bernier, Inspecteur

Désignations des licences—		Nombre de licences délivrées	
Conserves alimentaires de homard..		75	(5 annulées)
Conserves alimentaires de homard, prolongées..	18		
Licences de pêche de homard..		614	(2 annulées)
Parcs en filet à hareng..		29	
Parcs en filet à morue..		264	(4 annulées)
Pêche du saumon..		Néant	
Licences de pêche en Québec..		1,173	(41 annulées et 11 gratuites)
Livres de recettes..	278		
		2,155	(52 annulées et 11 gratuites)

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—S. T. Gallant, Inspecteur

Conserves alimentaires de homard..		166	(2 annulées)
Conserves alimentaires de homard, prolongées..	83		
Fabriques de conserves de poisson..		6	
Pêche de mactres..		1	
Pêche du homard..		1,448	
Filets flottants à éperlan..		226	
Filets à poche à éperlan..		220	(1 annulée)
Pêche des huîtres..		348	
Licences de pêche de petoncles..		1	
Parcs en filet—Ile du Prince-Edouard..		2	
		2,418	(3 annulées)

ARRONDISSEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE N° 1—A. G. McLeod, Inspecteur

Conserves alimentaires de homard..		51
Conserves alimentaires de homard, prolongées..	25	
Fabriques de conserves du poisson..		3
Permis de pêche à la ligne, Nouvelle-Ecosse..		11
Pêche du homard..		1,944
Filets flottants à éperlan..		155
Filets à poche à éperlan..		29
Pêche des huîtres..		89
Filets en parc, Nouvelle-Ecosse..		38
		2,320

ARRONDISSEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE N° 2—D. H. Sutherland, Inspecteur

Conserves alimentaires de homard..		63	
Conserves alimentaires de homard, prolongées..	42		
Fabriques de conserves de poisson..		6	
Pêche des pétoncles..		1	
Sennes traînantes, Nouvelle-Ecosse..		169	
Filets à saumon, Nouvelle-Ecosse..		20	
Permis de pêche à la ligne, Nouvelle-Ecosse..		20	
Pêche de homard..		2,802	(1 annulée) pas de remise
Filets flottants à éperlan..		143	
Filets à poche à éperlan..		201	
Pêche des huîtres..		136	
Parcs en filet, Nouvelle-Ecosse..		117	
Licences de viviers à homards..		1	
Ecluses à hareng, Nouvelle-Ecosse..		20	
Certificats de viviers à homards..	181		
		3,699	(1 annulée)

NOUVELLE-ÉCOSSE, ARRONDISSEMENT N° 3—H. H. MARSHALL, Inspecteur

Désignations des licences—		Nombre de licences délivrées	
Conserves alimentaires de homard		40	(1 annulée)
Conserves alimentaires de homard, prolongées	52		
Conserves alimentaires de poisson		7	
Permis à la ligne, Nouvelle-Ecosse		326	(4 annulées)
Pêche du homard		4,342	
Filets flottants à éperlan		107	
Filets à poche à éperlan		23	(1 annulée)
Licences de viviers de homards		9	(1 annulée)
Certificats de viviers de homards	676		(1 annulé)
Licences de parcs en filet, Nouvelle-Ecosse		156	(2 annulées)
Licences de pêche de pétoncles		201	
Licences d'écluses à hareng, Nouvelle-Ecosse		75	
Livres de recettes	Néant		
		5,286	(9 annulées)

NOUVEAU-BRUNSWICK, ARRONDISSEMENT N° 1—J. F. CALDER, Inspecteur

Pêche du homard		531	
Conserves alimentaires du poisson		8	
Pêche du saumon, Nouveau-Brunswick		17	
Filets à poche à éperlan		Néant	
Pêche des pétoncles		5	
Permis spécial pour pêcher mactres à coquille molle Nouveau-Brunswick		69	
Affermage de Dark Harbour, Grand Manan, N.-B.	1		
Ecluses à hareng, Nouveau-Brunswick		530	
Licences de vivers à homards		7	
Certificats de viviers à homards	420		
		1,167	

NOUVEAU-BRUNSWICK, ARRONDISSEMENT N° 2— R. CROCKER, Inspecteur

Conserves alimentaires de homard		174	
Conserves alimentaires de homard, prolongées	51		
Fabriques de conserves de poisson		2	
Pêche des mactres		109	
Pêche du homard		1,513	
Pêche du saumon, Nouveau-Brunswick		395	
Filets flottants pour bar, Nouveau-Brunswick		38	
Filets flottants à éperlan		189	
Filets à poche à éperlan		2,799	(33 gratuites)
Pêche des huîtres		660	
Licences de bar, Nouveau-Brunswick		139	
Pêche du hareng à l'écluse, Nouveau-Brunswick		1	
Licences de viviers à homard		2	
Certificats de viviers à homard	135		
Permis spécial des huîtres		90	
		6,111	(33 gratuites)

NOUVEAU-BRUNSWICK, ARRONDISSEMENT N° 3—H. E. HARRISON, Inspecteur

Pêche de l'esturgeon, Nouveau-Brunswick		4	
Pêche de poisson blanc, Nouveau-Brunswick		20	(2 annulées)
Permis de saumon au filet, Nouveau-Brunswick		83	
Pêche du saumon, Nouveau-Brunswick		107	(2 annulées) pas de remise
Filets flottants à éperlan		2	
Filets à poche à éperlan		Néant	
Pêche du bar, Nouveau-Brunswick		25	
		241	(2 annulées)

MANITOBA—J. B. SKAPTASON, Inspecteur

Pêche spéciale, Manitoba		1,499	(1 annulée)
Permis de colons, Manitoba		922	
Pêche marchande de l'esturgeon, Manitoba		88	
Pêche domestique de l'esturgeon, Manitoba		10	
Pêche spéciale à la ligne aux non-domiciliés du Manitoba		19	(1 annulée)
Livres de recettes	1,596 (4 annulées)		
		2,538	(2 annulées)

SASKATCHEWAN—G. C. MACDONALD, Inspecteur

Désignations des licences—	Nombre de licences délivrées	
Licences de famille à l'esturgeon	7	
Licences marchandes de l'esturgeon	10	
Pêche domestique, Saskatchewan	92	
Licences marchandes et de pêcheurs, Saskatchewan	477	
Permis aux Indiens et Métis, Saskatchewan	573	
Livres de recettes	586	
	1,159	

ALBERTA— A. G. WILLSON, Inspecteur

Fabriques de conserves de poisson	1	
Permis de pêche à la ligne	3,266	(7 annulées et 6 gratuites)
Licences de famille, Alberta	135	(16 annulées)
Marchandes et de famille, Alberta	636	(1 annulée)
Permis aux Indiens et Métis, Alberta	195	
Livres de recettes	770	
	4,233	(24 annulées et 6 gratuites)

COLOMBIE-BRITANNIQUE—J. A. MOTHERWELL, Inspecteur

Fabriques de conserves de poisson	13	(4 annulées)
Permis à la ligne, Colombie-Britannique	51	
Permis aux Indiens, Colombie-Britannique	106	(1 annulée)
Pêche de la bonite	2	
Licences de pêche de crabes	159	(1 annulée)
Pêche de la sardine et de l'éperlan	67	
Colombie-Britannique: licences de filets traînants, flottants et sennes traînantes exploités avec bateaux-moteurs	426	
Colombie-Britannique: filets flottants ou traînants à hareng ou pilchard	57	
Colombie-Britannique: sennes traînantes à hareng	1	
Colombie-Britannique: sennes à poche à hareng	27	
Sennes traînantes ou à poche pour hareng, pour navires à flétan	Néant	
Colombie-Britannique: licences à esturgeon	5	
Colombie-Britannique: filets traînants	1,495	(30 annulées)
Colombie-Britannique: filets flottants ou traînants à saumon	4,779	(1 annulée) pas de remise
Colombie-Britannique: parcs en filet à saumon	8	
Sennes à poches à saumon	66	(7 annulées)
Licences aux capitaines de navires porteurs de sennes à poche à saumon	47	
Colombie-Britannique: sennes traînantes à saumon	35	(1 annulée)
Fabriques de conserves de saumon	56	
Colombie-Britannique: préparation du saumon	38	(4 annulées)
Licences de bateaux pour l'achat du saumon frais aux pêcheurs	222	
Licences aux personnes s'adonnant à l'entreposage ou au paquage du poisson pour acheter du saumon frais aux pêcheurs	102	(2 annulées)
Colombie-Britannique: licences d'usine d'engrais	7	
Licences de fabrique de produits de baleine	3	
	7,772	(51 annulées)

TERRITOIRE DU YUKON

Pêche spéciale, Yukon	30	(3 annulées)
Nombre global de licences délivrées	39,129	(149 annulées et 50 gratuites)

Le tableau suivant fournit le relevé du nombre de poursuites judiciaires, confiscations et ventes survenues dans chaque province au cours de la saison 1921-22:

Provinces	Nombre de poursuites	Recettes perçues	Nombre de confiscations	Recettes en provenance des ventes
		$ c.		$ c.
Ontario (amendes)	3	30 00	....	851 30
Québec	23	250 00	19	134 46
Ile du Prince-Edouard	34	325 00	14	62 75
Nouvelle-Ecosse—				
Arrondissement n° 1	8	66 00	20	19 50
Arrondissement n° 2	99	1,239 00	77	402 62
Arrondissement n° 3	40	321 01	30	33 82
Nouveau-Brunswick—				
Arrondissement n° 1	19	232 00	57	
Arrondissement n° 2	27	342 00	165	524 10
Arrondissement n° 3	49	965 00	36	224 55
Manitoba	54	541 00	114	297 31
Alberta	27	142 00	20	78 30
Saskatchewan	37	256 00	49	585 31
Colombie britannique—				
Arrondissement n° 1	59	903 50	29	2,195 91
Arrondissement n° 2	59	545 00	49	303 09
Arrondissement n° 3	20	195 00	20	178 80
Territoire du Youkon	Néant	....	Néant	
Totaux	558	6,352 51	699	5,891 82

APPENDICE No IV

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral oriental durant l'année close le 31 décembre 1921.

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Acushla	70	23	3	Abri, boitte	
Adeline	54	20	3	Abri	
A. D. Willard	23	8	1	"	
Agnes	65	19	3	"	
Albert W. Black	51	11	7	" approvisionnements	
Alice May	11	6	6	"	
Alice Wilson	16	7	2	"	
A. M. Doughty	15	9	3	"	
American E.	93	22	2	"	
Anastasia E.	16	7	1	"	
Angeline C. Nunan	58	19	7	"	
Angie B. Watson	36	17	8	"	
Arthur James	95	19	1	"	
Audrey & Theo	15	7	1	"	
Aviator	210	34	3	" approvisionnements	
Bay State	81	25	6	Déchargement de poisson, approvisionnements	63
Benjamin A. Smith	75	25	14	Approvisionnements, abri, boitte	
Benjamin W. Wallace	49	19	2	Abri	
Bettina	66	17	1	"	
Catharine	77	27	6	Déchargement de poisson, approvisionnements	61
Catharine Burke	68	20	10	Abri	
Cavalier	96	22	11	Approvisionnements, abri	
Commonwealth	93	24	8	Abri	
Constellation	89	19	16	" approvisionnements	
Corinthian	97	25	8	"	
Dawn	79	23	4	"	
Desire	21	10	2	" déchargement de poisson	7
E. A. Burns	14	6	2	"	
Edith Silveria	47	20	3	"	
Edith H. Cooney	12	6	6	" déchargement de poisson, approvisionnements	5
Edith C. Rose	70	21	3	"	
E. H. M. Burns	18	8	1	"	
E. H. Mildred	41	10	1	"	
Eleanor	36	9	2	"	
Elizabeth A.	34	8	5	"	
Eliza A. Benner	14	6	2	Approvisionnements	
Elizabeth M. King	13	8	6	Abri	
Elizabeth W. Nunan	48	17	15	" approvisionnements	
Elk	66	21	4	" "	
Elmer E. Gray	71	21	4	" "	
Elsie	98	25	7	"	
Elsie G. Silva	50	20	15	" approvisionnements	442
Elva L. Spurling	49	19	4	"	
Ella and Mildred	41	10	1	Approvisionnements	
Ellen T. Marshall	75	22	13	" boitte, déchargement de poisson	173
Emelia D.	10	6	6	" abri, débarquement de poisson	9
Emerald	5	5	1	Abri	
E. M. King	13	8	4	"	
Esperanto	91	25	4	"	
Ethel	14	7	8	"	
Etta M. Burns	18	8	5	"	

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral oriental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Suite.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Etta Mildred.....	41	15	3	Abri, approvisionnements..................	
Evelyn and Ralph	38	9	1	"	
Evelyn and Ralph	16	9	6	" approvisionnements......................	
Fannie E. Prescott	74	23	14	" approvisionnements, boitte, déchargement de poisson....................	192
Flora L. Oliver...	59	23	10	" approvisionnements, déchargement de poisson............................	83
Frances Lenor.....	12	5	1	"	
Frances S. Grueby	94	25	5	"	
Funchal...........	20	8	3	"	
Genesta...........	53	20	2	"	
Gladiator.........	75	6	1	Approvisionnements........................	
Good Luck........	55	19	20	" abri, déchargement de poisson	1
Governor Marshall............	60	21	1	Abri......................................	
Harmony.........	66	18	9	" boitte, approvisionnements..............	
Harvard..........	72	19	1	"	
Hazel Jackson....	26	8	2	"	
Helena............	40	17	1	"	
Helja Silva.......	77	21	2	Approvisionnements........................	
H. E. Murley.....	5	5	4	Abri......................................	
Henrietta.........	62	17	13	" boitte, approvisionnements..............	
Herbert Parker...	78	21	14	Approvisionnements, déchargement de poisson................................	1
Hesperus..........	79	25	1	Abri......................................	
Higco.............	12	6	6	"	
Hortense..........	43	19	5	" boitte, approvisionnements..............	
Ingomar..........	85	23	31	" approvisionnements......................	
Imperator.........	79	23	11	" " déchargement de poisson...............	16
James R. Clark...	36	38	5	"	
Jeannette.........	51	19	8	" boitte..................................	
Joffre.............	80	25	7	" boitte, approvisionnements..............	
John A. Casey....	14	8	1	"	
John A. Cooney...	14	8	4	" approvisionnements......................	
John J. Fallon.....	60	19	5	" déchargement de poisson.................	49
Joseph Warner....	11	6	7	" approvisionnements......................	
Judique...........	89	8	1	"	
Killarney.........	73	23	11	Approvisionnements, abri..................	
Lafayette.........	12	8	5	Abri......................................	
L. A. Dunton.....	94	23	6	" approvisionnements......................	
Laura Goulart....	73	21	3	"	
Lizzie A..........	33	7	1	"	
Lochinvar........	34	9	4	" approvisionnements......................	—
Lois H. Corkum..	34	12	4	" déchargement de poisson.................	662
Louisa B. Marshall	74	21	3	" approvisionnements......................	
Louisa R. Silva...	92	23	10	" " boitte................................	
Lucia.............	43	19	14	" déchargement de poisson.................	1
Mabel E. Bryson.	23	7	1	"	
Malicia Enos......	8	5	5	"	
Margaret.........	72	18	4	" approvisionnements......................	
Marion McLoon...	11	7	9	" " déchargement de poisson...............	52
Marsala...........	46	18	1	"	
Marshall Foch....	64	23	8	Approvisionnements, boitte, déchargement de poisson...........................	14
Mary E. Harty...	77	19	1	Abri......................................	
Mary F. Curtis...	65	23	4	"	
Mary T. Fallon...	48	15	3	" approvisionnements......................	
Mayflower........	113	25	14	" boitte, approvisionnements, déchargement de poisson......................	73
Medric............	189	21	1	"	
Mildred Robinson	73	21	14	" approvisionnements, déchargement de poisson............................	217
Minerva..........	13	6	9	" "	
Monarch..........	83	23	10	" " boitte................................	
Morning Star......	85	22	5	Approvisionnements, déchargement de poisson................................	114

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral oriental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Suite.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Motor	17	9	4	"	
Natalie	13	6	4	Abri	
Natalie Hammond	51	21	4	"	
Nickerson	9	6	2	"	
Nirvana	50	12	2	"	
Nyoda	28	12	2	" déchargement de poisson	207
On Time	12	5	1	"	
Oretha F. Spinney	87	24	7	Boitte, approvisionnements, déchargement de poisson	197
Orion	39	15	2	Abri	
Philip P. Manta	43	18	2	"	
Pilot	18	8	2	" approvisionnements	
Pioneer	84	19	5	"	
Pioneer	53	19	4	Approvisionnements, abri	
Pollyanna	66	19	1	Abri	
Ralph Brown	67	19	2	Boitte, approvisionnements	
Reliance	22	9	1	Abri	
Reliance	9	4	4	"	
Restless	15	8	4	"	
Republic	48	19	4	Approvisionnements, boitte	
Reveira	23	9	1	Abri	
Rex	75	23	12	" approvisionnements, boitte	
Rhodora	70	19	3	" boitte	
Robert and Arthur	67	21	2	"	
Ruth	49	18	2	"	
Ruth and Margaret	77	23	4	" approvisionnements	
Sadie	36	21	9	"	
Sadie M. Nunan	21	21	9	"	
Satellite	4	3	1	"	
Squanto	81	19	18	" approvisionnements, déchargement de poisson	1,350
Stilletto	91	19	4	"	
Stranger	26	8	4	"	
Sunapee	18	8	2	"	
Thelma	28	12	6	"	
Thos. S. Gorton	92	22	2	" approvisionnements	
T. M. Nicholson	90	9	1	"	
Undercliff	47	8	4	" approvisionnements	
Vagrant	9	7	3	"	
Victor	75	19	5	" approvisionnements	
Vida McKeown	83	19	2	"	
Viking	34	16	9	"	
Waldo L. Stream	66	21	10	Approvisionnements, boitte, déchargement de poisson	77
Waltham	44	21	10	Abri	
W. H. Reid	9	4	1	"	
Woice	9	6	4	"	
Wesley W. Sennett	11	7	7	" approvisionnements	
W. W. Smith	11	6	2	"	
Yankee	96	25	1	"	

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral occidental durant l'année close le 31 décembre 1921.

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
A. K.	7	2	8	Abri, boitte	
Active	4	2	1	Approvisionnements	
Actor	7	2	2	Déchargement de poisson	100
Adele	4	2	2	" approvisionnements, boitte	20
Adeline	6	2	1	"	580

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral occidental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Suite.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Agnes	17	5	3	Boitte, abri	
Alaska	44	15	5	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	2,780
Albatross	40	13	13	Abri, approvisionnements, boitte, déchargement de poisson	2,560
Albatross	16	5	1	Déchargement de poisson	1,800
Alf	28	6	1	"	140
Alfa	5	2	1	"	40
Alfa	12	5	4	" boitte	240
Alice B	13	5	4	" "	220
Almera	3	2	1	Approvisionnements	
Alph	4	3	2	Déchargement de poisson, abri	120
Alten	43	15	9	" approvisionnements	4,280
America	25	11	11	Boitte	
Annie	11	4	1	Déchargement de poisson	80
Anna J	22	5	5	Abri, boitte	
Anna J. Larsen	25	11	4	Boitte	
Antler	22	5	14	Déchargement de poisson, boitte	220
Apache	4	1	1	Abri	
Arctic	29	4	1	Déchargement de poisson	2,960
Arcade	14	4	12	" boitte	80
Ariel	7	2	1	Abri	
Arthur	4	2	1	Déchargement de poisson	20
Astrea	4	2	1	Abri	
Atlas	31	17	7	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	1,680
Atlantic	25	11	10	" boitte	260
Augusta	19	5	1	"	1,300
Aurora	20	5	1	Boitte	
Aurora	13	5	12	Déchargement de poisson, boitte	140
Ava	3	2	1	Approvisionnements	
Avona	9	4	1	Déchargement de poisson	120
Baldy	7	2	1	"	23
Baltic	20	5	1	"	1,160
Bartolome	4	3	1	"	640
Beaver	17	5	1	"	42
Beaver	9	4	7	" boitte	280
Ben	8	3	1	Approvisionnements	
Bernice	4	2	2	Déchargement de poisson	60
Billie M	14	4	1	Approvisionnements	
Bill 2	4	2	1	"	
Bravo	5	3	1	Déchargement de poisson	720
Bring Gold	12	4	2	" approvisionnements.	1,400
Brothers	13	5	2	" "	1,500
Bryan	15	4	1	"	620
Buckeye	10	3	1	Abri	
Bucky	4	1	1	"	
C. & B. 673	4	2	1	Approvisionnements	
California	20	5	6	" déchargement de poisson, boitte	900
Cape Clear	13	4	7	" " "	680
Cape Spencer	11	3	1	Déchargement de poisson	240
Caroline	18	5	1	"	740
Castle	4	2	1	Abri	
Castor	6	2	2	Déchargement de poisson	80
Cedric	19	3	1	"	2,160
Chancellor	13	4	3	" approvisionnements.	1,020
Chimera	9	4	12	" boitte	240
Christine	4	2	2	"	40
Christiana	4	2	1	"	20
Circle H	4	2	1	"	220
Clara	6	3	1	"	200
Clara	2	2	1	"	40
Columbia	32	4	1	"	180
Comet	5	2	1	Approvisionnements	
Commonwealth	60	17	3	" déchargement de poisson	4,540
Companion	9	2	5	Abri	
Confidence	22	4	1	Déchargement de poisson	1,680
Constitution	39	13	14	Boitte	

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral occidental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Suite.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Convention	20	5	8	Boitte, approvisionnements, abri, déchargement de poisson	1,120
Cora	4	2	1	Déchargement de poisson	480
Corona	19	5	2	"	1,580
Coyote	4	2	1	Abri	
Crescent	8	4	2	Déchargement de poisson, approvisionnements	860
Daily	26	6	4	" boitte, approvisionnements	1,340
Daisy	18	6	3	" boitte	1,600
Dall. 2	4	2	1	Abri	
Decision	13	5	1	"	
Defence	20.	8	7	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	1,160
Defiance	20	5	2	Boitte	
Delaware	8	3	1	Déchargement de poisson	180
Democrat	27	6	3	"	2,320
Dependent	5	4	1	"	60
Diamond T.	8	2	1	"	1,020
Dick	10	5	9	" boitte	80
Dip	4	2	6	" " approvisionnements	100
Director	12	5	2	" approvisionnements.	1,040
Discovery	10	5	6	Approvisionnements, boitte	
Dolphin	7	2	1	Déchargement de poisson	180
Dora H	15	5	3	Boitte	240
Dorothy	11	2	1	Déchargement de poisson	240
Dot	3	2	1	Abri	
Duck	4	1	2	Approvisionnements	
Eagle	28	6	4	Déchargement de poisson, boitte	6,660
Eagle	15	6	2	" "	480
Eagle	9	4	2	" approvisionnements.	1,220
Eastern Point	4	3	1	"	700
Ed	3	2	4	Boitte	
Ed. 904 K	3	2	1	"	
Edna	6	2	1	Approvisionnements	
Edna L	4	1	1	Abri	
Eidsvold	15	5	6	Déchargement de poisson, boitte	360
Elaine	6	3	1	"	60
Eleanor	16	5	5	Boitte	
Eleanor D	8	2	1	Approvisionnements	
Elfin	4	2	1	Déchargement de poisson	120
Eloise	8	2	1	"	60
Elsie	5	2	3	" boitte	20
Emblem	4	2	1	"	220
Elsinore	23	3	1	"	340
E. Neilson	15	4	1	"	660
Evelyn	4	2	2	Abri, approvisionnements	
Evolution	17	5	11	Déchargement de poisson, boitte	60
Fairway	19	5	3	" approvisionnements.	660
F. C. Hergert	15	13	15	" boitte	300
Fighting Bob	3	2	3	" approvisionnements.	100
Fisher	14	5	1	"	1,600
Fisher	8	1	1	"	100
Flattery	10	3	1	"	220
Flamingo	13	5	5	Boitte, approvisionnements	
Fliver	5	1	1	Abri	
Flo	4	1	1	"	
Florence	38	11	7	Déchargement de poisson, boitte	620
Fortuna	21	5	3	" "	360
Forward	18	5	5	" "	1,420
Fram	4	2	2	" approvisionnements.	240
Get the Hook	10	2	1	"	100
Glacier	12	4	1	"	500
Gladstone	23	6	1	"	840
Gony	12	5	6	" approvisionnements, boitte	300
Golden North	19	5	1	"	160
Grant	5	2	2	"	160

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral occidental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Suite.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Grayling	15	5	11	Déchargement de poisson, boitte	880
Groth	7	3	9	" " approvisionnements	260
H. & R	4	3	1	Déchargement de poisson	700
Hanna	11	5	4	Approvisionnements, boitte	
Happy	12	4	1	Déchargement de poisson	700
Harding	19	5	7	Boitte	
Harvester	15	5	4	Déchargement de poisson	240
Harry	7	2	1	Abri	
Hazel	24	5	1	Boitte	
Hazel	7	4	2	" déchargement de poisson	280
Helen A	8	3	1	Déchargement de poisson	120
Helen D	8	3	2	"	320
Helena	15	4	1	"	320
Helgeland	56	15	2	" boitte	3,020
Hicks	7	2	1	Approvisionnements	
Hilda	10	3	2	Déchargement de poisson	680
Hi Gill	6	4	1	"	820
Holdal No. 2	4	4	1	"	720
Hope	7	2	2	"	29
If. 2	4	1	1	Abri	
Igloo	11	1	1	Déchargement de poisson	260
Imperial	19	5	15	" boitte	140
Inverness	16	8	1	"	160
Irene	8	3	1	Boitte	
Iris	9	3	1	Déchargement de poisson	20
Jean	9	2	1	Approvisionnements	
Jeannette	6	2	3	" déchargement de poisson, boitte	260
Jennie	16	3	2	Abri	
Jennie F. Decker	16	8	17	Déchargement de poisson, boitte	640
Johanna	16	5	2	" approvisionnements.	740
J. P. Todd No. 1	4	2	1	"	340
J. P. Todd No. 2	12	5	2	" approvisionnements.	680
June	15	4	2	" "	1,020
June	7	1	1	"	40
June	4	1	1	"	20
K. 736	4	2	1	Déchargement de poisson	40
Katella	16	5	3	Boitte	
Kayak	8	3	9	"	
Kaydee	5	2	1	Approvisionnements	
Kennebec	4	3	1	Déchargement de poisson	300
King & Wing	97	19	3	" approvisionnements.	3,040
Kodiak	38	13	19	" " boitte	4,300
681 L	2	1	1	Déchargement de poisson	4
Lansing	16	5	1	"	580
La Paloma	14	11	24	" boitte, approvisionnements	1,160
Laura	7	3	2	" approvisionnements.	380
Lebanon	14	5	10	" boitte	260
Lenore	14	4	1	"	780
Leonine	24	5	1	Abri	
Liberty	44	15	8	Déchargement de poisson, boitte	2,240
Lief No. 2	21	4	1	"	980
Lincoln	23	5	13	" boitte	1,240
Lincoln	4	3	1	"	320
Louise	16	5	10	Boitte	
Lovera	4	2	1	Déchargement de poisson	540
Lumnen	10	4	1	"	780
Mackerel	8	2	1	Déchargement de poisson	440
Madeline J	21	5	2	Boitte	
Mars	9	4	2	Déchargement de poisson, approvisionnements	760
Margaret	5	2	3	"	47
Margaret No. 1	12	3	1	"	220
Margaret T	10	4	2	Boitte	
Mary	16	8	17	" Déchargement de poisson	380
Mary	5	3	1	Abri	
Mary	3	1	1	"	

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral occidental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Suite.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Mary L	7	2	1	Déchargement de poisson	12
Mermaid	19	5	13	Approvisionnements, boitte	
Mildred	19	8	14	Boitte	
Mildred No. 2	31	8	7	" déchargement de poisson	60
Mine	6	2	1	Abri	
Minnie Berna	10	4	1	Boitte	
M. K	4	2	2	Approvisionnements, boitte	
Molde	7	3	9	Boitte	
Mongolia	25	4	1	Déchargement de poisson	240
Moringen	17	6	1	"	580
Myra	4	3	1	"	320
Myrtle	9	4	8	" boitte	240
National	20	5	13	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	180
New England	70	27	3	"	3,700
New Zora	26	4	1	"	880
Nidaross	23	5	2	" approvisionnements, boitte	1,920
Nomad	15	4	6	" " "	220
Nootka	30	4	1	Boitte	
Norland	19	6	1	Déchargement de poisson	1,220
Norma	6	3	1	"	800
North	9	3	10	Boitte, abri	
North Cape No. 2	4	3	1	Déchargement de poisson	40
North Pole	4	2	1	"	60
Nuzon	19	4	1	"	800
Ocean	18	5	1	Boitte	
Ocean Wave	10	2	1	"	
Olympic	30	11	1	Déchargement de poisson	2,140
Omany	34	13	1	"	3,000
Onah	18	5	6	" approvisionnements, boitte	540
Orient	48	13	13	" " "	2,660
Pacific	26	11	16	Déchargement de poisson, boitte	220
Pal	4	2	1	Approvisionnements	
Panama	34	13	13	" boitte, déchargement de poisson	6,220
Pegge	4	4	1	Déchargement de poisson	60
Pelican	17	5	2	" approvisionnements	1,080
Pershing	18	5	14	Boitte	
Phœnix	15	2	1	Déchargement de poisson	660
Pilot	9	3	1	"	100
Pioneer	48	15	1	"	4,020
Pioneer No. 3	26	5	10	" boitte	440
Pirate	20	4	1	Déchargement de poisson	720
Polaris	45	15	6	" approvisionnements	4,140
Portage	4	2	1	Abri	
President	24	6	6	Déchargement de poisson, boitte	220
Preslio	14	5	2	Boitte	
Presto	14	5	1	Approvisionnements	
Primrose	3	1	1	Boitte	
Prospector	50	15	1	Déchargement de poisson	2,580
Progress	5	2	1	Abri	
Puget	4	1	1	"	
Queen	15	3	1	Déchargement de poisson	40
Queen	4	1	1	Abri	
Rainier	4	3	1	Déchargement de poisson	460
Rambler	10	5	1	"	140
Reform	4	3	1	"	420
Regal	3	1	1	Abri	
Reliance	14	4	1	Déchargement de poisson	1,260
Reliance No. 1	19	6	2	" approvisionnements	1,840
Reliance	7	3	2	" "	1,040
Republic	51	16	7	" "	7,880
Rescue	6	3	1	"	100
Restitution	24	5	4	" approvisionnements, boitte	700
Roald	12	2	1	Approvisionnements	
Roald Amundsen	16	5	1	" déchargement de poisson	260

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral oriental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Fin.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Roamer	5	2	1	Boitte	
Rolf	10	4	1	Déchargement de poisson	900
Rolfe	3	1	4	Abri, boitte	
Rolph	6	3	1	Approvisionnements	
Roosevelt	13	5	9	" boitte, déchargement de poisson	240
Rosario	16	5	11	Déchargement de poisson, boitte	300
Royal	15	5	1	Boitte	
Ruth	5	2	1	"	
Sadie K	13	5	1	Déchargement de poisson	420
Salmon	20	5	1	Abri	
Sammy	8	3	9	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	200
Samson	7	3	2	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	980
Scandia	79	19	5	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	1,880
Scapp	11	2	2	Abri, boitte	
Scoutt	4	2	2	Déchargement de poisson, boitte	40
Seabird	14	3	1	"	260
Seattle	55	14	7	" approvisionnements, boitte	4,280
Sea Lion	6	2	1	"	60
Selam	3	5	1	"	3
Selca	18	3	1	"	240
Senator	11	11	5	" approvisionnements, boitte	2,240
Sentinel	21	6	5	" boitte	1,920
Service	37	7	1	Approvisionnements	
Seymour	44	15	1	Déchargement de poisson	2,420
Sherman	18	5	1	"	1,280
Signal	13	4	1	"	420
Siloam	16	8	16	" approvisionnements, boitte	1,340
Silver Wave	12	3	1	"	20
Sirius	17	2	1	"	360
Sitka	50	15	1	"	660
Speculator	9	3	4	" approvisionnements	960
Spencer	17	5	2	" "	1,420
S. & S	4	3	1	"	280
Stamsund	14	3	1	"	1,580
Stanley	15	5	1	"	280
Star	12	4	1	"	1,600
Star	7	3	2	Approvisionnements	
Stranger	6	2	1	Déchargement de poisson	89
Success	4	3	1	"	200
Sumner	24	13	1	"	920
Sun Wing	15	5	4	Approvisionnements, boitte	
Suomni	8	2	1	Déchargement de poisson	100
Superior	16	5	5	" boitte	180
Swift	7	2	1	Boitte	
Swiftsure	22	5	2	" déchargement de poisson	820
T. 524	4	2	1	Déchargement de poisson	60
T. 802	4	3	1	"	40
T. 966	3	1	1	Abri	
T. 981	4	1	1	Déchargement de poisson	20
Tahoma	18	11	4	" approvisionnements, boitte	980
Taku Jack	9	2	1	Abri	
Tani	3	1	5	" déchargement de poisson, boitte	5
Tatoosh	24	6	2	Déchargement de poisson, boitte	1,880
Teddy J	13	4	1	"	1,560
Tell	4	2	1	"	60
Texas	16	5	9	" boitte	140
Texas	4	2	1	Abri	
Thelma M	7	2	1	Déchargement de poisson	200
Thelma No. 2	26	5	6	" approvisionnements, boitte	60
Thor	4	2	1	"	40

Nomenclature des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens du littoral occidental durant l'année close le 31 décembre 1921—*Fin.*

Noms des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargé
					qtx
Tillicum	21	5	12	Déchargement de poisson, boitte	80
Tom and Al	57	15	6	" " approvisionnements	6,400
Tordenskjold	39	19	10	" " "	3,280
Tremont	10	4	1	Boitte	
Trio	19	5	5	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	360
Tyee	12	4	3	" boitte	1,210
Umatilla	8	3	3	Déchargement de poisson, boitte	120
Unimak	10	3	1	"	180
Uranus	15	5	4	" boitte	980
Valera	6	2	3	Abri, approvisionnements, boitte	
Valid	8	3	5	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	340
Valorous	21	4	1	Abri	
Vansee	43	15	12	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	3,160
Venus	4	3	1	"	600
Verna A	4	2	1	Abri	
Vesta	13	4	3	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	1,720
Victor	3	1	1	"	20
Viking	6	3	2	" approvisionnements	1,300
Virginia	33	6	2	"	2,000
Vivian	9	4	1	"	380
Vivian	5	3	1	"	60
Volunteer	19	5	13	" boitte	420
Wabash	6	3	1	Déchargement de poisson	100
Wasa	9	2	1	Abri	
Washington	24	11	5	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	1,460
Washington	15	5	3	" boitte	740
Wave	7	3	1	"	800
Ways	7	3	1	"	80
Westfjord	17	5	4	" boitte	340
White Star	17	4	1	"	660
Wildwood	13	2	1	"	40
Wilhelmina	17	5	12	" boitte	220
Wireless	19	5	16	" " approvisionnements	240
Wilson	19	5	6	" "	380
Woodrow	23	5	9	" " approvisionnements	440
Yakutat	41	13	18	Déchargement de poisson, approvisionnements, boitte	3,240
Yaknee	10	3	1	"	80
Yellowstone	20	5	4	" approvisionnements, boitte	560
Yule	6	2	3	" " "	60
Zebellos	10	5	1	Boitte	
Zilla May	56	15	1	Déchargement de poisson	360
Zora	15	5	1	"	360

RAPPORT

DU

MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1922

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1922

A Son Excellence le Très Honorable Baron Byng de Vimy, G.C.B., C.G.M.G., M.V.O., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

J'ai l'honneur d'envoyer à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère des Postes du Dominion du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1922 et de vous le soumettre respectueusement.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
de Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

CHARLES MURPHY,
Ministre des Postes.

MINISTÈRE DES POSTES,
OTTAWA, le 2 octobre 1922.

TABLE DES MATIÈRES

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1922

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES POSTES

1921-1922

MINISTÈRE DES POSTES,
OTTAWA, le 9 septembre 1922.

A l'honorable
CHARLES MURPHY, C.R.,
Ministre des Postes du Canada.

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations du ministère des Postes pour l'exercice terminé le 31 mars 1922, comme l'indiquent les états sommaires comprenant les diverses divisions du ministère.

Outre les opérations ci-après résumées j'ai aussi l'honneur de vous dire que conformément à vos instructions, un système de conférences bi-mensuelles entre les chefs des divers services du ministère a été inauguré en février dernier et que cela a produit d'heureux résultats pour le ministère et le public.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. M. COULTER,
Sous-Ministre des Postes.

NOMBRE DES BUREAUX DE POSTE

ÉTAT indiquant le nombre des bureaux de poste en opération dans les différentes provinces du Dominion, le 31 mars 1921, le nombre des bureaux établis et le nombre de ceux fermés pendant l'exercice, du 31 mars 1921 au 31 mars 1922, et le nombre des bureaux en opération le 31 mars 1922.

Province	Nombre des bureaux de poste en opération à la fin de l'exercice de 1921	Nombre des bureaux de poste établis du 31 mars 1921 au 31 mars 1922	Nombre des bureaux de poste fermés du 31 mars 1921 au 31 mars 1922	Nombre des bureaux de poste en opération le 31 mars 1922
Ontario	2,582	35	40	2,577
Québec	2,293	31	23	2,301
Nouvelle-Ecosse	1,844	8	18	1,834
Nouveau-Brunswick	1,134	4	5	1,133
Ile du Prince-Edouard	136	....	3	133
Colombie-Britannique	834	28	16	846
Manitoba	798	13	9	802
Alberta	1,187	25	24	1,188
Saskatchewan	1,416	24	34	1,406
Yukon	23	1	3	21
Territoires du Nord-Ouest	5	1	....	6
	12,252	170	175	12,247

Nombre total des bureaux de poste en opération le 31 mars 1921	12,252
Nombre des bureaux de poste établis du 31 mars 1921 au 31 mars 1922	170
Nombre des bureaux de poste fermés jusqu'au 31 mars 1922	175
Nombre total des bureaux de poste en opération le 31 mars 1922	12,247
Diminution nette	5

COMMUNICATIONS PAR LE CÂBLE DU PACIFIQUE

Les communications par câble entre le Canada et l'Australie et la Nouvelle-Zélande par le câble du Pacifique, pendant l'exercice 1920-21, ont été les suivantes:—

	Nombre de mots payés transmis
Du Canada à l'Australasie	310,120
De l'Australasie au Canada	180,826
Total	490,946

DISTRIBUTION RURALE DES CORRESPONDANCES

Seize nouveaux services de distribution rurale des correspondances ont été établis au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1922 et pendant la même période 5 services ruraux ont été discontinués; le nombre des boîtes desservies a été augmenté de 3,939.

COMPTE RENDU GÉNÉRAL FINANCIER, 1921-22.

Les recettes nettes pour l'exercice, y compris la taxe de guerre, se sont élevées à $26,554,538.24 et les dépenses à $28,121,425.07, les augmentations ayant été de $223,419.27 et de $3,460,162.81 respectivement. Le surplus des dépenses sur les recettes pour l'exercice a été de $1,566,886.83.

Non compris la taxe de guerre, évaluée à $7,435,270.64, les dépenses ont excédé les recettes postales actuelles de $9,002,157.47.

Les états suivants indiquent en détail les recettes et les dépenses pour l'exercice:—

RECETTES

Timbres-poste, cartes postales, etc., vendus	$ 28,363,580 82
Frais de port payés en espèces pour journaux	884,781 29
Frais de port payés en espèces pour matières (imprimés) de troisième classe.	597,468 09
Loyer de casiers et tiroirs postaux	238,596 73
Commission reçue pour mandats de poste	1,225,197 25
Commission reçue pour bons de poste	124,957 77
Profit sur l'échange de mandats de poste avec d'autres pays	555,381 37
Profit sur l'échange des mandats de poste britannique	5,320 33
Commission reçue du Royaume-Uni pour affaires de bons de poste	463 27
Frais de transit de la correspondance étrangère	3,392 65
Port des colis venant d'autres pays	147,095 87
Mandats de poste périmés, c'est-à-dire mandats de poste émis entre le 1er janvier et le 31 décembre 1920, dont le paiement n'avait pas été réclamé le 31 décembre 1921	72,246 00
Recettes des boîtes de distribution rurale	18,733 00
Recettes diverses	41,713 88
	$ 32,278,928 32

DÉDUCTIONS

Appointements, allocations pour expéditions en passe, allocations pour loyer, combustible et éclairage, compensation allouée pour service des mandats et bons de poste et commission pour loyer des boîtes aux lettres et casiers postaux..........$	5,328,454 24	
Escompte alloué aux vendeurs de timbres-poste et aux maîtres de poste et gratifications à des messagers pour livraison spéciale de lettres	188,920 77	
Pertes provenant d'incendie, vols, etc	3,907 44	
Balance de commission payée aux autres pays (service des mandats de poste)	46,120 57	
Frais de transit de la correspondance à destination d'autres pays	62,438 78	
Port des colis à destination d'autres pays	74,413 71	
Indemnité aux propriétaires des colis assurés qui ont été perdus..	20,134 57	
		$ 5,724,390 08
		$26,554,538 24

Par suite du fait que les comptes publics ont été fermés avant que les comptes du ministère des Postes aient pu être finalement réglés, le montant transféré au fonds consolidé comme revenu postal a été de $26,402,299.15 au lieu de $26,554,538.24.

On doit remarquer que l'item "Commission reçue pour mandats de poste" comprend la prime sur les mandats émis sur les Etats-Unis, moins la prime payée sur les mandats émis par les Etats-Unis sur le Canada.

DÉPENSES

Payées par chèque sur les crédits votés par le Parlement

Transport des correspondances par terre	$ 6,162,711 66
" " chemins de fer	7,786,548 74
" " eau	584,777 44
Confection et réparation des sacs, cadenas, etc	301,454 10
Fourgons automobiles	103,527 85
Total des dépenses du transport des correspondances	$ 14,939,019 79
Appointements payés par chèques	12,047,325 52
Frais de voyages	47,486 96
Fabrication de timbres-poste, etc	169,992 28
Papeterie, impressions et publicité	357,719 64
Déboursés divers	394,853 68
Entretien du service dans le district du Yukon	165,027 20
	$ 28,121,425 07

Bons de poste.—Durant l'exercice on a payé 5,679,374 bons de poste s'élevant à une valeur de $11,827,896.17, soit une diminution sur l'exercice précédent de 248,417 en nombre et de $964,959.69 en valeur. Le revenu provenant de la vente des bons de poste s'est élevé à $181,751,51.

Les bons de poste britanniques ont été payés comme suit: nombre 45,235; valeur, $118,150.30—Diminution en nombre, 1,482, augmentation en valeur, $2,795.16

Un état indiquant les recettes postales brutes de chaque bureau de poste comptable et de chaque bureau de poste non comptable dans le Dominion se trouve à la fin de ce rapport.

Le tableau suivant indique les recettes nettes, les dépenses et le déficit ou le surplus, selon le cas, du ministère des Postes, pour chaque exercice depuis la Confédération.

Exercice	Recettes nettes	Dépenses	Déficit	Surplus
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868	808,857 84	785,298 55	....	13,559 29
1869	758,182 03	864,954 55	106,772 52	
1870	788,904 78	933,398 67	144,493 89	
1871	803,637 17	994,876 00	191,238 83	
1872	916,418 34	1,092,519 03	176,100 69	
1873	1,093,516 07	1,240,135 95	146,619 88	
1874	1,151,269 83	1,370,542 41	219,272 58	
1875	1,172,381 38	1,509,113 29	336,731 91	
1876	1,106,736 74	1,581,608 72	474,871 98	
1877	1,120,224 26	1,694,708 18	574,483 92	
1878	1,224,912 17	1,715,255 36	490,343 19	
1879	1,117,364 50	1,750,267 17	632,902 67	
1880	1,179,677 89	1,818,271 05	638,593 16	
1881	1,344,969 85	1,876,657 96	531,688 11	
1882	1,543,309 21	1,980,567 25	437,258 04	
1883	1,753,079 22	2,176,089 09	423,009 87	
1884	1,712,318 85	2,312,965 27	600,646 42	
1885	1,790,494 90	2,488,315 36	697,820 46	
1886	1,852,155 00	2,763,186 41	911,031 41	
1887	1,964,062 17	2,818,907 22	845,845 05	
1888	2,322,728 68	2,889,728 59	566,999 91	
1889	2,220,503 66	2,982,321 48	761,817 82	
1890	2,357,388 95	3,074,469 91	717,080 96	
1891	2,515,823 44	3,161,675 72	645,852 28	
1892	2,652,745 79	3,316,120 03	663,374 24	
1893	2,772,507 71	3,421,203 17	647,695 46	
1894	2,809,341 06	3,517,261 31	707,920 25	
1895	2,792,789 64	3,593,647 47	800,857 83	
1896	2,971,652 93	3,752,805 12	781,152 19	
1897	3,202,938 42	3,789,478 34	586,539 92	
1898	3,527,809 69	3,575,411 99	47,602 30	
1899	3,182,930 92	3,581,848 71	398,917 79	
1900	3,183,984 17	3,645,646 04	461,661 87	
1901	3,421,192 19	3,837,376 18	416,183 99	
1902	3,888,126 10	3,883,016 96	....	5,109 14
1903	4,366,127 75	3,970,859 64	....	395,268 11
1904	4,652,324 74	4,347,540 84	....	304,783 99
1905	5,125,342 01	4,634,527 78	....	490,844 89
1906	5,993,342 53	4,921,577 22	....	1,011,765 31
1907	5,061,858 93	3,979,557 34	....	1,082,310 59
1908	7,107,765 38	6,005,929 74	....	1,101,826 64
1909	7,401,623 93	6,592.386 40	....	809,237 53
1910	7,958,547 72	7,215,337 47	....	743,210 25
1911	9,146,952 47	7,954,222 79	....	1,192,729 68
1912	10,482,255 39	9,172,035 47	....	1,310,219 92
1913	12,060,476 43	10,882,804 57	....	1,177,671 86
1914	12,956,216 42	12,822,058 44	....	134,157 09
1915	13,046,649 57	15,961,191 47	2,914,541 90	
*1916	18,858,409 93	16,090,138 77	....	2,849,271 16
*1917	20,902,384 46	16,300 578 65	....	4,601,805 81
*1918	21,345,394 48	18,046,557 90	....	3,298,836 58
*1919	21,602,712 65	19,273,583 94	....	2,329,128 71
*1920	24,449,916 97	20,774,385 20	....	3,675,531 77
*1921	26,331,118 97	24,661,262 26	....	1,669,856 71
*1922	26,554,538 24	28,121,533 95	1,566,886 83	

*Y compris la taxe de guerre.

TRANSACTIONS DES MANDATS DE POSTE

Le nombre des bureaux de mandats de poste en opération le 31 mars 1922 était de 5,266, une augmentation de 69 sur l'exercice précédent.

Le nombre total des mandats de poste émis durant l'exercice a été de 10,031,198, au lieu de 11,013,167 pour l'exercice précédent. Le montant total a été de $139,914,186.39 au lieu de $173,523,321.96 pour l'exercice précédent.

8,739,415 des mandats émis durant l'exercice pour la somme de $124,316,726.-15 était payables dans l'intérieur du Dominion du Canada.

1,291,783 pour la somme de $15,597,460,24 étaient payables à l'étranger.

Le nombre des mandats émis à l'étranger et payables au Canada a été de 429,466 pour une somme totale de $5,515,069.28.

Le nombre des mandats émis au Canada sur les Etats-Unis a été de 684,411 d'une valeur de $6,619,420.11.

Le nombre des mandats émis aux Etats-Unis sur le Canada a été de 341,716 d'une valeur de $3,859,846.89.

L'état suivant indique le nombre et la valeur des mandats de poste et des bons de poste canadiens payés aux Etats-Unis:—

	Nombre Exercice 1921	Montant Exercice 1921	Nombre Exercice 1922	Montant Exercice 1922
Mandats de poste	643,503	$ 6,550,967 54	684,411	$ 6,619,420 11
Bons de poste	409	612 70	140	253 60
	643,912	$ 6,551,580 24	684,551	$ 6,619,673 71

La valeur moyenne des mandats de poste émis durant l'exercice a été de $13.95 et la commission moyenne reçue du public a été de 12.21 cents.

Les recettes totales de toutes sources se sont élevées à $1,852,824,62 et les dépenses totales, y compris les salaires du service intérieur à Ottawa, se sont élevées à $1,070,512.64, ce qui donne un excédent de $782,311.98 de recettes sur les dépenses.

L'état suivant indique les recettes et les dépenses pour l'exercice terminé le 31 mars 1922:—

RECETTES

Commission reçue du public	$ 1,225,197 25
Profits sur les échanges avec les autres pays	555,381 37
Mandats périmés émis entre le 1er janvier et le 31 décembre 1920	72,246 00
	$ 1,852,824 62

DÉPENSES

Coût approximatif du personnel employé aux bureaux des mandats de poste dans les bureaux de ville	$ 205,000 00
Commission aux maîtres de poste de la campagne	356,510 70
Balance des commissions payées aux autres pays	46,120 57
Impressions et papeterie pour bureau central	7,141 04
Revues financières et journaux	18 00
Impressions, papeterie, timbres à date, etc., service extérieur	65,885 20
	$ 680,675 51

Excédent des recettes sur les dépenses		$ 1,172,149 11
Déduction des item du gouvernement civil pour les salaires du bureau central, Ottawa y compris le bureau d'échange des mandats.		
Employés permanents, salaires, $275,795.39; bonis, $49,484.26	$ 325,279 65	
Employés temporaires, salaires, $46,846.81; bonis, $17,710.67	64,557 48	
		$ 389,837 13
Recettes nettes		$ 782,311 98

TABLEAU analytique des affaires de mandats de poste au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1922

—	Nombre des mandats	Montant	Total
		$ c.	$ c.
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis dans—			
Ontario	3,073,193	42,125,653 16	
Québec	1,193,490	16,106,847 39	
Nouvelle-Ecosse	706,161	8,996,905 31	
Nouveau-Brunswick	390,186	5,385,441 60	
Ile du Prince-Edouard	56,780	770,935 59	
Manitoba	763,640	10,495,309 39	
Saskatchewan	1,804,767	25,991,163 93	
Alberta	1,210,397	17,416,395 07	
Colombie-Britannique	826,819	12,489,833 59	
Yukon	5,765	135,701 36	
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis.	10,031,198	139,914,186 39	
Montant et nombre totaux de mandats de poste payés dans—			
Ontario	3,209,381	42,445,287 94	
Québec	918,941	15,293,200 28	
Nouvelle-Ecosse	391,347	5,647,533 53	
Nouveau-Brunswick	645,812	8,268,419 18	
Ile du Prince-Edouard	32,566	661,530 79	
Manitoba	2,055,452	27,765,544 71	
Saskatchewan	1,013,055	14,457,674 12	
Alberta	405,821	8,143,535 17	
Colombie-Britannique	407,276	7,894,751 84	
Yukon	812	16,457 46	
Montant et nombre totaux des mandats de poste payés.	9,080,463	130,593,935 02	
Montant total des mandats de poste émis et payés			270,508,121 41

L'échange des mandats de poste entre le Dominion du Canada et les autres pays pour les exercices de 1920-21 et 1921-22 s'est fait comme suit:—

Nom du pays	Emis au Canada				Payables au Canada			
	Nombre 1921	Nombre 1922	Montant 1921	Montant 1922	Nombre 1921	Nombre 1922	Montant 1921	Montant 1922
			$ c.	$ c.			$ c.	$ c.
Autriche*	....	....	....	....	....	....	....	....
Bahama	120	59	1,449 66	467 20	19	20	65 01	48 24
Barbade	985	663	14,086 35	8,166 38	178	188	1,443 43	1,002 96
Belgique	1,945	1,566	35,301 03	21,010 84	84	351	1,665 07	11,866 86
Bermudes	193	183	2,432 12	1,634 74	282	328	7,804 46	6,696 03
Guyane britannique	312	203	4,983 33	2,385 74	164	190	1,399 17	1,290 46
Honduras britannique**	....	16	....	758 70	....	39	....	101 60
Danemark	589	580	11,820 67	12,061 48	66	87	1,498 54	2,211 65
Fidji	6	21	49 76	326 62	38	40	1,909 68	2,056 50
France	11,259	9,742	95,606 23	70,980 05	1,010	965	11,686 02	13,423 29
Allemagne*	....	....	....	....	....	....	....	....
Grenade	75	80	1,604 62	1,102 64	26	36	555 78	1,320 16
Hollande	973	729	16,395 65	11,513 05	194	199	3,820 55	4,084 19
Hong Kong	2,863	870	175,053 94	22,457 88	171	152	2,247 01	1,915 65
Hongrie*	....	....	....	....	....	....	....	....
Italie	26,531	38,566	2,472,396 18	2,526,964 10	43	96	989 96	3,725 26
Jamaïque	698	572	11,658 82	7,682 42	6	1	104 45	2 01
Japon	27,035	16,458	1,677,859 89	879,900 41	474	460	12,951 62	19,958 19
Iles sous le Vent	390	303	5,135 38	3,346 64	2,121	2,698	18,744 69	24,740 47
Mexique†	....	....	....	....	....	....	....	....
Terreneuve	10,728	8,604	342,824 92	235,149 60	31,061	23,847	364,191 04	255,368 08
Nouvelle-Galles du Sud	749	854	13,423 40	12,938 50	1,013	902	36,844 18	17,529 79
Nouvelle-Zélande	666	694	14,646 12	12,453 89	799	1,092	14,605 26	13,023 01
Norvège	1,376	1,193	38,044 57	28,526 15	98	78	3,370 16	1,614 62
Queensland	203	222	2,861 39	2,125 29	327	273	11,394 94	4,273 49
Ste-Lucie	32	32	493 54	413 63	377	48	29,283 29	367 39
St-Vincent	222	152	4,350 92	2,422 80	114	91	1,414 39	927 74
Australie Méridionale	99	91	1,208 44	880 18	136	157	3,214 52	4,684 37
Suède‡	2,265	2,112	58,251 72	47,700 52	197	232	8,556 83	11,537 02
Suisse	832	806	15,159 90	15,020 09	107	106	2,528 86	2,212 57
Tasmanie	161	230	986 54	1,114 71	59	70	864 80	885 06
Trinité	259	233	4,016 91	3,017 63	225	278	920 66	938 98
Union de l'Afrique du Sud	726	592	10,957 17	8,111 64	971	650	37,154 75	18,095 44
Royaume-Uni‖	539,862	520,439	6,014,325 36	5,030,078 65	55,077	53,388	1,232,806 71	1,212,634 15
Etats-Unis	643,503	684,411	6,550,967 54	6,619,420 11	368,058	341,716	4,839,109 41	3,859,846 89
Victoria	435	414	7,503 28	6,235 19	575	552	19,548 32	14,347 26
Australie Orientale	108	93	1,234 73	1,092 77	196	136	8,277 35	2,339 90
	1,276 200	1,291,783	17,607,090 08	15,597,460 24	464,266	429,466	6,680,970 91	5,515,069 28

*Service suspendu le 8 août 1914, à cause de la guerre. †Service suspendu le 18 novembre 1914. ‡Y compris la Finlande. ‖Y compris les possessions britanniques et certains pays étrangers entre lesquels et le Canada il n'y a pas d'échange direct de mandats de poste. **Service commencé le 1er avril 1921.

TABLEAU des opérations générales du service des mandats de poste au Dominion du Canada durant les six derniers exercices.

Année	Nombre des bureaux de mandats de poste	Nombre total des mandats de poste émis	Montant total des mandats de poste émis	Lieu de paiement		Montant des mandats de poste émis dans d'autres pays, payables au Canada	Recettes brutes provenant des droits sur les mandats de poste et profit sur les échanges étrangers, etc.
				Au Canada	En d'autres pays		
			$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.
1917	4,810	8,698,502	119,695,535 27	97,263,961 63	22,431,573 64	9,704,609 80	786,397 52
1918	4,930	9,919,665	142,959,167 54	116,764,491 11	26,194,676 43	9,385,627 24	944,855 29
1919	4,953	9,100,707	142,375,808 77	116,646,095 69	25,729,713 08	10,351,020 88	1,116,184 29
1920	5,106	9,947,018	159,224,936 53	135,201,815 74	24,023,120 79	10,050 360 94	1,742,177 10
1921	5,197	11,013,167	173,523,321 96	155,916,231 88	17,607,090 08	6,680,970 91	2,311,800 36
1922	5,266	10,031,198	139.914,186 39	124,316,726 15	15,597,460 24	5,515,069 28	1,852,824 62

CAISSE D'ÉPARGNE DES POSTES

La balance totale au crédit des déposants à la date du 31 mars 1922 était de $24,837,181.21, soit une diminution durant l'exercice de $4,173,438.02. La moyenne au crédit de chaque déposant était de $302.17, comparaison faite avec $327.57 au 31 mars 1921.

Les nouveaux comptes ouverts durant l'exercice ont été de 6,359 et 15,274 comptes ont été fermés, ce qui fait que les comptes ouverts à la fin de l'exercice étaient au nombre de 82,196, ou une diminution de 6.367.

Le nombre de dépôts a été de 51,333 et le montant total de $3,499,338.86. La moyenne du montant de chaque dépôt a été de $68.17, comparaison faite avec $82.77 pour l'exercice précédent.

Le nombre des remboursements a été de 37,223 et le montant s'est élevé à $8,496,546.78, la moyenne des retraits étant de $228.26, comparaison faite avec $252.11 durant l'exercice précédent.

Les transferts de la caisse d'épargne des Postes du Royaume-Uni (compris dans les dépôts) ont été de 273 et se sont élevés à $68,385.51. Les dépôts transférés à la caisse d'épargne des Postes du Royaume-Uni (compris dans les remboursements) ont été de 55 et se sont élevés à $23,955.83.

Des balances de comptes au nombre de 194, pour une somme de $56,467.95 à Guysborough, N.-E., ont été transférées à la caisse d'épargne des Postes de la caisse d'épargne du gouvernement du Dominion, ministère des Finances.

L'intérêt payé aux déposants durant l'exercice s'est élevé à $63,641.25 et l'intérêt accru et ajouté au principal a été de $703,660.70, ce qui fait un total de $767,301.95

Le nombre des bureaux autorisés à transiger des affaires a diminué de 1,328 à 1,303.

Les réclamations pour fonds dus aux déposants décédés et aliénés examinées et réglées d'une manière définitive, se sont élevées à 785.

Ci-après se trouve un état des opérations annuelles de la caisse d'épargne des Postes depuis son organisation en avril 1868.

ETAT (préparé conformément aux Statuts revisés du Canada, 1906, chapitre 30, article 16) des opérations de la caisse d'épargne des Postes pour l'exercice terminé le 31 mars 1922, et du montant total dû aux déposants à cette date.

	$ c.		$ c.
Solde dû aux déposants au 31 mars 1921	29,010,619 23	Remboursements aux déposants durant l'exercice	8,496,546 78
Dépôts reçus durant l'exercice	3,499,338 86	Solde dû aux déposants au 31 mars 1922	24,837,181 21
Balance transférée de la caisse d'épargne du gouvernement du Dominion	56,467 95		
Intérêt alloué aux déposants durant l'année conformément au statut	767,301 95		
	33,333,727 99		33,333,727 99

ÉTAT des opérations de la caisse d'épargne postale du Canada,

Période	Nombre des bureaux de caisse d'épargne à la fin de chaque période	Nombre des dépôts reçus pendant la période indiquée	Montant total de ces dépôts, même période	Montant moyen de chaque dépôt, même période	Montant des comptes des déposants transférés de la caisse d'épargne du gouv. du Dominion, même période	Nombre des retraits, même période
			$ c.	$ c.	$ c.	
Trois mois expirés le 30 juin 1868.....	81	2,247	212,507 00	65 44	....	166
Exercice expiré le 30 juin 1869........	213	16,653	927,885 00	55 71	....	4,787
" " 1870........	226	24,994	1,347,901 00	53 93	....	9,478
" " 1871........	230	33,256	1,917,576 00	57 66	....	15,148
" " 1872........	235	39,489	2,261,631 00	57 27	....	20,154
" " 1873........	239	44,413	2,306 918 00	51 94	....	23,800
" " 1874........	266	45,329	2,340,284 00	51 6	....	25,814
" " 1875........	268	42,508	1,942,346 00	45 69	....	25,954
" " 1876........	279	48,647	1,726,204 00	44 66	....	24,152
" " 1877........	287	36,126	1,151,000 00	42 10	....	22,484
" " 1878.......	295	40,097	1,724,371 00	43 00	....	21,944
" " 1879........	297	43,349	1,973,243 00	45 52	....	23,226
" " 1880........	297	56,031	2,720,216 00	48 55	....	26,716
" " 1881........	304	71,747	4,175,042 00	58 19	....	28,510
" " 1882........	308	97,380	6,435,989 00	66 09	....	35,859
" " 1883........	330	109,489	6,826,266 00	62 35	....	45,253
" " 1884........	343	109,388	6,441,439 00	58 88	....	56,026
" " 1885........	355	116,576	7,098,459 00	60 89	....	59,714
" " 1886........	392	126,322	7,642,227 00	60 52	....	62,205
" " 1887........	415	143,076	8,272,041 00	57 81	....	65,853
" " 1888........	433	155,978	7,722,330 00	49 51	217,385 10	78,229
" " 1889........	463	166,235	7,926,634 00	47 67	1,085,979 72	84,572
" " 1890........	494	154,678	6,599,896 00	42 67	167,501 53	90,151
" " 1891........	633	147,672	6,500,372 00	44 02	389,169 28	84,963
" " 1892........	642	145,423	7,056,002 00	48 52	....	76,381
" " 1893........	673	148,868	7,708,888 00	51 78	....	73,361
" " 1894........	699	145,960	7,525,286 09	51 55	218,173 60	84,941
" " 1895........	731	143,685	7,488,028 00	52 11	494,889 23	85,888
" " 1896........	755	155,308	8,138,947 00	52 37	499,981 61	87,221
" " 1897........	779	161,151	8,233,000 00	51 02	1,856,474 31	91,398
" " 1898........	814	179,814	9,183,693 00	51 07	786,868 48	94,532
" " 1899........	838	174,658	8,310,630 00	47 58	....	95,090
" " 1900........	847	201,262	10,448,485 00	51 91	141,171 82	92,713
" " 1901........	895	212,217	11,091,099 00	52 26	....	102,083
" " 1902........	915	219,678	11,382,025 00	51 81	415,507 96	105,946
" " 1903........	934	231,619	12,060,825 00	52 07	....	104,393
" " 1904........	961	235,043	11,739,940 00	49 94	....	108,237
" " 1905........	989	233,281	10,503,870 00	47 04	252,773 93	110,157
" " 1906........	1,101	233,803	10,805,458 00	46 21	559,593 31	105,923
Neuf mois expirés le 31 mars 1907....	1,043	186,916	8,803,233 00	47 09	1,216,168 80	79,338
Exercice expiré le 31 mars 1908......	1,084	242,386	12,293,544 17	50 71	59,243 71	116,435
" " 1909......	1,102	199,884	9,415,569 29	47 10	....	115,048
" " 1910......	1,133	190,510	8,816,511 71	46 28	....	96,413
" " 1911......	1,151	203,196	9,597,016 17	49 00	....	90,664
" " 1912......	1,172	255,316	11,054,877 19	49 06	223,831 24	95,829
" " 1913......	1,212	230,263	11,299,963 88	49 07	....	96,835
" " 1914......	1,250	236,260	11,346,459 39	48 02	140,318 65	104,917
" " 1915......	1,269	183,515	10,154,189 07	55 33	....	104,816
" " 1916......	1,289	173,456	8,539,742 07	49 23	295,100 47	77,985
" " 1917......	1,312	205,050	11,974,434 11	58 39	....	68,254
" " 1918......	1,318	162,921	11,791,966 66	72 38	91,649 09	78,259
" " 1919......	1,328	141,627	12,593,190 06	88 92	174,143 30	64,390
" " 1920......	1,323	117,735	10,003,067 58	84 96	184,302 97	67,005
" " 1921......	1,328	80,117	6,631,684 58	82 77	589,246 52	42,322
" " 1922......	1,303	51,333	3,499,338 86	68 17	56,467 95	37,223
Total, période expirée le 31 mars 1921	1,303	7,505,035	398,403,750 79	53 08	10,064,942 57	3,690,855

par exercice, du mois d'avril 1868 au 31 mars 1922.

Montant total des retraits, dans le cours de la période	Moyenne de chaque retrait, dans le cours de la période	Nombre de comptes ouverts dans le cours de la période	Nombre de comptes de déposants transférés de la caisse d'épargne du gouv. du Dominion pendant la période	Nombre de comptes clos dans le cours de la période	Nombre de comptes restant ouverts à la fin de la période	Intérêt alloué aux déposants	Montant total restant à l'avoir de tous comptes ouverts, intérêt, compris, à la fin de la période	Montant moyen au crédit de chaque compte ouvert à la fin de la période
$ c.	$ c.					$ c.	$ c.	$ c.
8,857 48	53 35	2,146	....	44	2,102	939 37	204,588 89	97 33
296,754 35	61 99	9,429	....	1,319	7,212	21,094 72	856,814 26	118 80
664,655 51	70 11	8,823	....	2,857	12,178	48,689 08	1,588,848 82	130 41
1,093,438 86	72 10	9,424	....	4,449	17,153	84,273 08	2,497,259 65	145 59
1,778,565 19	81 33	10,856	....	6,940	21,059	116,174 55	3,096,500 01	147 04
2,323,299 32	86 91	11,995	....	9,528	23,526	126,932 88	3,207,051 57	136 32
2,468,643 42	86 04	12,048	....	10,606	24,968	126,273 31	3,204,965 46	128 36
2,341,979 04	82 88	10,516	....	11,190	24,294	120,758 06	2,926,090 48	120 44
2,021,457 97	77 11	10,218	....	10,097	24,415	110,116 08	2,740,952 59	112 27
1,726,082 98	70 49	8,791	....	9,312	24,074	104,067 86	2,639,937 47	109 60
1,713,658 79	70 55	10,058	....	8,597	25,535	103,834 29	2,754,484 03	107 87
1,733.448 79	66 07	10,755	....	8,845	27,445	110,912 56	3,105,190 80	113 14
2,015,813 16	69 89	14,407	....	10,481	31,365	136,075 47	3,945,669 11	125 80
2,097,389 15	73 56	18,731	....	10,491	39,605	184,904 81	6,208,226 77	156 75
3,461,619 31	96 53	25,778	....	13,920	51,463	291,065 07	9,473,661 53	184 08
4,730,995 39	104 54	27,127	....	17,531	61,059	407,305 17	11,976,237 31	196 13
5,694,611 13	100 84	26,562	....	20,939	66,682	477,487 64	13,245,552 64	198 63
5,973,031 84	97 01	27,591	....	20,951	73,322	539,560 51	15,090,540 31	205 81
6,183,470 60	96 40	29,103	....	21,555	80,870	607,075 37	17,159,372 09	212 18
6,626,067 51	100 62	31,874	....	22,585	90,159	692,404 57	19,497,750 15	216 26
7,514,071 78	96 05	37,516	723	26,704	101,693	975,639 15	20,689,032 62	203 44
7,532,145 56	89 06	38,049	962	29,581	113,123	841,921 79	23,011,422 57	203 41
8,575,041 98	95 12	32,127	570	33,499	112,321	786,875 37	21,990,653 49	195 78
7,875,977 57	92 67	29,791	1,124	32,006	111,230	734,430 89	21,738,648 09	195 44
7,230,938 14	93 44	28,943	....	29,368	110,805	734,590 70	22,298,401 65	201 24
6,631,578 97	90 39	29,502	....	26,032	114,275	777,482 98	24,153,193 66	211 36
7,473,585 46	87 98	29,116	662	27,033	117,020	835,800 34	25,257,868 14	215 84
7,310,291 97	85 41	27,988	1,647	26,037	120,628	876,049 07	26,805,542 47	222 22
7,406,066 13	84 91	30,100	1,959	26,245	126,442	944,524 73	28,932,929 68	228 82
7,656,086 64	83 76	30,236	6,722	26,663	135,737	1,024,511 74	32,380,829 09	238 55
8,853,178 42	93 65	33,722	2,279	29,449	142,289	982,725 62	34,480,937 77	242 47
9,021,862 56	94 88	30,172	....	30,320	142,141	1,001,899 96	34,771,605 17	144 62
8,903,505 46	96 03	37,596	587	29,337	120,987	1,049,699 27	37,507,455 80	248 41
9,774,694 62	95 75	38,685	....	32,304	157,368	1,126,952 44	39,950,812 62	253 87
10,617,070 50	100 21	38,886	712	34,205	162,751	1,188,924 83	42,320,209 91	260 01
11,379,756 94	109 01	39,786	....	35,524	167,023	1,254,048 96	44,255,326 93	264 96
11,883,127 70	109 79	38,925	....	37,376	168,572	1,309,567 05	45,419,706 28	269 44
12,129,101 23	110 11	35,376	572	39,002	165,518	1,320,511 70	45,367,760 68	274 09
12,324,529 26	115 26	37,681	879	39,536	164,542	1,328,205 78	45,736,488 51	276 75
9,330,766 39	117 35	30,282	3,310	30,849	167,285	1,027,833 83	47,452,957 75	283 66
13,610,865 95	116 89	42,530	279	44,403	165,691	1,369,404 60	47,564,284 28	287 07
13,132,239 00	114 14	31,611	....	41,507	155,895	1,342,869 64	45,190,484 21	289 88
11,699,649 54	121 35	29,661	....	36,663	148,893	1,279,011 04	43,586,357 42	292 73
11,470,360 24	126 51	34,639	....	36,054	147,478	1,257,565 84	42,330,579 19	293 51
12,303,688 13	128 39	38,796	600	38,955	147,919	1,258,164 84	43,563,764 33	294 51
13,389,966 01	138 28	40,120	....	42,005	146,034	1,255,179 63	42,728,941 83	292 59
13,842,924 98	131 64	41,917	343	44,9[illegible]4	143,320	1,218,491 69	41,591,286 57	290 20
12,925,606 20	123 41	34,506	....	42,349	145,477	1,175,536 96	39,995,406 40	295 22
9,981,914 13	128 00	27,988	1,050	30,170	134,345	1,160,082 89	40,008,417 70	297 80
10,606,900 87	155 40	29,481	....	28,684	135,142	1,206,527 65	42,582,478 59	315 09
14,427,194 11	184 35	21,156	166	30,563	125,735	1,244,578 61	41,283,4[illegible]8 84	328 34
13,604,410 70	211 30	17,007	529	27,255	116,541	1,208,558 76	41,654,960 26	357 43
21,293,281 63	317 78	14,509	376	33,896	97,154	1,056,545 20	[illegible]1,605,594 38	325 31
10,699,748 7	252 11	11,651	1,756	20,242	88,563	883,842 47	29,010,619 23	327 57
8,496,546 78	228 26	6,359	194	15,274	82,196	767,301 95	24,837,181 21	302 17
425,637,315 00	115 32	1,408,821	29,001	1,356,207	82,196	42,005,802 85	24,837,181 21	302 17

SERVICE POSTAL AMBULANT

État indiquant le total des salaires des surintendants, des commis du service postal ambulant, des agents de transbordement, etc., ainsi que l'indemnité de route payée aux commis du service postal ambulant, durant l'exercice 1921-22, comparaison faite avec les sommes payées durant l'exercice précédent 1920-21.

Exercice	Salaires	Augmentation	Indemnité de route	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1920-21	2,279,015 33	....	731,343 66	....
1921-22	2,209,150 80	69,846 53	566,736 19	164,607 47

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE

Pendant l'exercice, on a fait les augmentations et les changements suivants dans la fréquence du service postal ambulant:—

Chemin de fer	Terminus	Parcours en milles	Détails
Canada & Gulf Terminal	Matane et Mont-Joli	36	Service par W.P. tous les jours sauf le dimanche remplacé par W.B.
Canadian National	Bienfait et Kingsford	9	Service par W.B. trois fois par semaine au lieu de deux fois
" "	Campbellton et St-Leonards	111·65	Service par W.B. cinq jours par semaine au lieu de quatre jours.
" "	Dunblane et Lucky Lake	19	Service par W.B. trois fois par semaine au lieu de deux fois.
" "	Edmonton et Edson	129·6	Le service par W.B. trois fois par semaine a été supprimé.
" "	Edmonton et Morinville	22·7	Service par W.B. cinq jours par semaine au lieu de trois.
" "	Gogama et Foleyet	61·6	Le service par W.B. trois fois par semaine, dans une seule direction, a été supprimé.
" "	Maryfield et Carlysle	37·1	Service par W.P. trois fois par semaine remplacé par W.B.
" "	Morinville et Edmonton	22·7	Service par W.B. quatre fois par semaine au lieu de trois fois.
Canadian Pacific	Deloraine et Waskada	17	Service par W.B. quatre fois par semaine au lieu du service tous les jours sauf le dimanche.
" "	Lauder et Alida	54	Service par W.B. deux fois par semaine au lieu de trois fois.
" "	Montréal et St-Johns, P.Q	27	Service par W.B. une fois par semaine au lieu de tous les jours sauf le dimanche.
" "	Parksville et Courtney	44·5	Service par W.P. trois fois par semaine au lieu de tous les jours sauf le dimanche.
" "	St-Eugène et Rigaud	48	Le service par W.B. tous les jours sauf le dimanche a été supprimé.
" "	Trois-Rivières et Grandes Piles.	30	Service par W.B. au lieu d'un service par W.P. tous les jours sauf le dimanche.
Grand Trunk	Belleville et Madoc	27	Le service par W.P. tous les jours sauf le dimanche a été supprimé.
" "	Stratford et Sarnia	92	Service par train-poste n° 27 au lieu du service par W.B. tous les jours sauf le dimanche.

Pendant l'exercice de 1921-22, 166.5 milles additionnels de parcours par chemins de fer ont été utilisés pour le service des correspondances, ce qui constituait au 31 mars 1922 un parcours total de service postal ambulant de 36,115.97 milles.

L'état suivant donne les détails de ce service additionnel:—

Chemin de fer	Terminus	Parcours en milles	Détails
Canadian National	Dunblane et Lucky Lake	19	Service deux fois par semaine par W.B.
" "	Edmonton et St-Paul de Métis	121	Service trois fois par semaine par W.B.
" "	Estonia et Alsask	34	Service trois fois par semaine par W.B.
" "	Hanna et Sunnynook	31	Service trois fois par semaine par W.B.
		205	
Moins:—			
Canadian National	St. Andrews et Hawkesbury	14·6	Le service par W.B. tous les jours sauf le dimanche a été supprimé.
Grand Trunk	Dalkeith et Hawkesbury	13·9	Le service par W.B. tous les jours sauf le dimanche a été supprimé.
Red Mountain	De la frontière à Rossland	10	Le service par W.B. tous les jours sauf le dimanche a été supprimé.
		166·5	

Etat comparatif du service postal ambulant durant les exercices 1920-21 et 1921-22.

Date	Milles de chemins de fer en opération sur lesquels les dépêches sont transportées	Wagons-poste, service quotidien. Parcours en milles	Wagons à bagage, service quotidien. Parcours en milles	Parcours total	
				Quotidien	Annuel
En mars 1922	36,115	71,928	49,417	121,345	37,980,936
En mars 1921	35,949	71,608	60,072	131,680	41,215,804
	166	320	*10,655	*10,335	*3,234,868

*Diminution.

DIVISION DES TIMBRES-POSTE

L'émission des timbres-poste durant l'exercice 1921-22 a été la plus forte dans l'histoire du ministère et indique de nouveau une augmentation sur l'émission de l'exercice précédent. Les chiffres sont les suivants:—

Emission, exercice 1921–22	$ 28,777,412 95
Emission, exercice 1920–21	28,563,234 18
Augmentation	$ 214,178 77

BUREAU DES REBUTS

Etat des transactions de la division des rebuts du ministère des Postes durant l'exercice finissant le 31 mars 1922 :

Nombre de lettres originaires du Canada retournées comme non distribuées (Rebuts)—	
Par les bureaux de poste britanniques	27,362
Par les bureaux de poste des Etats-Unis	155,632
Par les colonies britanniques et les pays étrangers	21,335
Livres, paquets, etc., reçus du Royaume-Uni et des pays étrangers	37,390
	241,719
Lettres, circulaires, cartes postales, en rebut, etc., renvoyés par les bureaux de poste canadiens	1,842,182
Lettres en rebut recommandées (domestiques et étrangères)	46,103
Lettres en rebut contenant des valeurs (originaires du Canada)	25,184
Lettres, circulaires, cartes postales, etc., en rebut, envoyés au bureau des rebuts pour des raisons spéciales, telles que, insuffisance d'adresse, non-affranchissement, etc	554,492
	2,709,680

DIVISION DU MATÉRIEL ET DE L'APPROVISIONNEMENT

ETAT COMPARATIF sommaire des dépenses pour l'exercice terminé le 31 mars 1921, et l'exercice terminé le 31 mars 1922.

Item des dépenses	1920–21	1921–22	Augmentation 1921–22	Diminution 1921–22
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Service intérieur—				
Impressions	32,237 88	37,459 21	5,221 33	
Papeterie	33,322 48	37,257 20	3,934 72	
Total	65,560 36	74,716 41	9,156 05	
Augmentation—Service intérieur			9,156 05	
Service extérieur—				
Impressions	242,018 58	216,552 40		25,466 18
Papeterie	172,439 18	123,656 99		48,782 19
Total	414,457 76	340,209 39		74,248 37
*Sacs, cadenas, etc	288,654 00	402,637 34	113,983 34	
*Matériel pour timbrage, balances, boîtes aux lettres, uniformes des facteurs, etc	452,080 87	356,261 93		95,818 94
Total	1,155,192 63	1,099,108 66	113,983 34	170,007,31
Diminution—Service extérieur				56,083 97
Dépenses totales, Services intérieur et extérieur	1,220,752 99	1,173,825 07		
Diminution totale, Services intérieur et extérieur				46,927 92

L'augmentation ci-dessus de $113,983.34 est due en grande partie à l'achat de nouveaux fourgons des postes pour le Service de Toronto.

1921–22	Dr.	Cr.
**Achats au cours de l'exercice—*		
Sur le budget du service des correspondances	$ 402,637 34	
Sur le budget général	356,261 92	
Fonds retournés au ministère—		
Par vente de nouveau matériel pour des uniformes		$ 41,325 54
Par vente d'objets d'équipement hors d'usage		2,221 54
Remboursement sur divers objets d'équipement		600 65

1921-22	DR.	CR.
Paiements comptants à d'autres ministères—		
A la Justice (réparation et confection de sacs de dépêches)........		44,557 74
Aux Douanes (droits d'importation)........		16 72
Aux Travaux Publics (savon liquide)........		85 48
Déboursés—		
Valeur des objets fournis au service........		125,035 67
Actif—		
Inventaire du stock au ministère aux dépôts et entrepôts........		545,055 92
	$ 758,899 26	$ 758,899 26

DIVISION DES RENTES VIAGÈRES DU GOUVERNEMENT

Durant l'exercice terminé le 31 mars 1922, 119 rentes viagères immédiates et 158 rentes viagères à terme, soit un total de 277, ont été achetées pour un montant de $108,728.57. La somme reçue pour prix d'achat durant la même période s'est élevée à $749,940.31.

Le nombre des rentes viagères en vigueur le 31 mars 1922, était ainsi qu'il suit—Rentes viagères immédiates, 1,176; à termes, 3,684; soit un total de 4,860 formant un total de $1,234,616.42. La somme reçue pour l'achat des rentes viagères du 1er septembre 1908 au 31 mars 1922, moins les sommes remboursées aux acheteurs, a été de $5,660,305.40.

ÉTAT DES RENTES VIAGÈRES DU GOUVERNEMENT, AU 31 MARS 1922

ACTIF		
Fonds au 31 mars 1921........	$ 4,366,633 32	
Recettes, 1921-22, moins paiements........	638,791 10	
Fonds au 31 mars 1922........		$ 5,005,424 42
PASSIF		
Valeur nette actuelle de tous les contrats en cours........		$ 5,005,424 42
RECETTES		
Pour rentes viagères immédiates........	$ 514,923 02	
Pour rentes viagères à terme........	235,017 29	
Intérêts des fonds........	178,849 80	
Sommes transférées par le Gouvernement pour maintenir la réserve........	58,528 87	
		$ 987,318 98
PAIEMENTS		
Paiements effectués en vertu de contrats immédiats........	$ 319,201 62	
Remboursement des primes avec intérêts........	27,545 68	
Remboursement des primes sans intérêts........	1,780 58	
Balance au 31 mars 1922........	638,791 10	
Total........		$ 987,318 98

EVALUATION au 31 mars 1922 des contrats de rentes viagères faits conformément à la Loi des rentes viagères du Gouvernement.

Description des contrats	Nombre	Montant des rentes viagères	Valeur totale au 31 mars 1921 des rentes viagères achetées
		$ c.	$ c.
1. Rentes viagères immédiates........	741	239,854 13	1,880,783 00
2. " garanties........	313	72,257 75	634,085 00
3. " au dernier survivant........	122	42,487 47	405,037 00
4. " à terme, plan «A»........	1,150	248,620 45	619,725 70
5. " " plan «A» garanties........	1,983	448,694 90	834,205 37
6. " " plan «A» au dernier survivant........	58	25,214 79	84,666 69
7. " " plan «B» au dernier survivant........	23	9,306 19	43,750 42
8. " " plan «B»........	470	148,180 74	503,171 24
Totaux........	4,860	1,234,616 42	5,005,424 42

BUREAUX COMPTABLES

ÉTAT indiquant les recettes postales brutes des bureaux comptables durant l'exercice terminé le 31 mars 1922

Province d'Ontario

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Aberfoyle	212 47	Avonmore	1,856 48
Actinolite	296 84	Aylmer West	13,915 22
Acton	7,371 81	Ayr	3,552 62
Addison	408 60	Ayton	2,322 38
Admaston Station	311 84	Baden	2,029 07
Adolphustown	266 51	Badjeros	430 04
Agincourt	1,484 11	Bailieboro	581 15
Ahmic Harbour	512 13	Bainsville	848 79
Ailsa Craig	3,123 62	Bala	2,583 19
Alexandria	7,860 81	Balderson	396 81
Alfred	2,089 28	Ballantrae	203 67
Alfred Station	461 48	Ballinafad	177 46
Algoma Mills	199 26	Ballycroy	383 24
Algonquin	780 34	Baltimore	521 95
Algonquin Park	1,425 14	Bancroft	4,471 94
Allanburg	453 61	Bannockburn	313 64
Allandale	3,856 85	Barrie	25,562 45
Allan Park	80 73	Barrie Island	118 63
Allenford	1,600 70	Bar River	452 31
Allensville	190 08	Barrow Bay	183 68
Allenwood	104 57	Barry's Bay	2,127 81
Allisonville	161 57	Bartonville	712 24
Alliston	7,634 96	Barwick	899 89
Alma	1,004 85	Bath	1,610 46
Almonte	9,672 76	Battcau	191 45
Alton	1,541 59	Battersea	599 84
Alvinston	3,832 51	Bayfield	1,461 69
Ameliasburg	361 84	Baysville	774 78
Amherstburg	9,684 25	Beachburg	1,887 50
Amigari	935 66	Beachville	1,126 95
Amyot	111 82	Beamsville	6,896 16
Ancaster	4,846 87	Beaumaris	1,278 53
Angus	1,381 46	Beaverton	5,582 25
Annan	295 48	Becher	264 16
Ansonville	475 47	Bedford Mills	132 15
Anteen Mills	315 33	Beechwood	338 44
Appin	1,427 49	Beeton	2,745 06
Apple Hill	1,870 09	Belfountain	399 22
Appleton	764 29	Belgrave	728 90
Apsley	536 67	Belhaven	203 43
Arden	1,131 23	Bellamy's	512 06
Ardoch	296 89	Belle River	1,302 75
Argyle	323 97	Belle Vallée	227 53
Ariss	288 94	Belleville	*52,396 98
Arkona	1,759 72	*Divisées comme suit:—	
Armow	158 14	Bureau principal	51,524 98
Arnprior	14,925 29	Belleville Station	872 00
Arnstein	333 40	Bell Ewart	753 16
Arthur	5,075 23	Bell's Corners	277 81
Ashburn	256 29	Belmont	2,250 67
Ashton	682 64	Belton	410 27
Ashworth	96 57	Belwood	1,336 87
Astorville	268 74	Berkeley	412 80
Athens	4,035 67	Bervie	263 78
Atherley	937 55	Berwick	657 28
Athlone	223 09	Bethany	959 17
Atikokan	787 57	Bexley	175 06
Attercliffe Station	389 36	Bigwood	444 36
Atwood	2,354 49	Billing's Bridge	1,131 00
Auburn	1,350 03	Binbrooke	507 77
Aultsville	1,597 18	Birch Cliff	1,983 22
Aurora	11,839 76	Biscotasing	1,018 82
Avening	326 74	Bishop's Mills	302 06

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Bismark	283 15
Bissett Creek	156 56
Blackstock	813 65
Blackwater	411 19
Blair	611 88
Blakeney	172 22
Blenheim	7,874 98
Blezard Valley	337 52
Blind River	5,168 87
Bloomfield	2,250 38
Bluevale	640 11
Blyth	3,374 51
Blythswood	379 85
Bobcaygeon	3,944 77
Bognor	462 95
Bolsover	289 99
Bolton	3,357 29
Bonarlaw	575 55
Bondhead	570 27
Bondfield	1,022 97
Bornholm	965 62
Boston Creek	383 90
Bothwell	3,898 91
Bourget	1,334 29
Bourkes	440 19
Bowmanville	13,273 04
Bracebridge	13,007 99
Bradford	4,512 41
Braeside	1,677 65
Brampton	23,008 17
Branchton	569 95
Brantford	*140,608 12
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	136 116 48
Eagle's Nest	2,137 32
Farringdon Hill	418 00
Grand View	1,297 32
Tutela	639 00
Brechin	1,822 96
Breslau	1,627 11
Bridgeburg	20,684 52
Bridgenorth	373 06
Bridgeport	612 83
Brigden	2,651 46
Bright	1,706 61
Brighton	6,358 11
Brinston	1,339 03
Brittania Bay	320 59
Britton	362 69
Brockville	49,589 08
Bronte	1,460 34
Brooklin	2,139 01
Brougham	306 86
Brown's Brae	177 51
Brownsville	1,178 98
Brownton	828 91
Brucefield	896 44
Bruce Mines	2,532 74
Bruce Station	281 65
Brudenell	251 79
Brule Lake Station	702 68
Brussels	4,675 77
Burford	3,183 37
Burgessville	1,593 85
Burketon Station	671 51
Burk's Falls	5,366 43
Burlington	8,844 51
Burnstown	225 04
Burnt River	474 51
Burritt's Rapids	1,056 49
Byng Inlet	2,245 92
Cache Bay	1,476 22
Caesarea	388 74
Cainsville	829 97
Caintown	241 14
Cairo	273 43
Caistor Centre	382 88
Caistorville	237 95
Calabogie	1,374 94
Caldwell's Mills	349 80
Caledon	1,016 79
Caledon East	1,344 88
Caledonia	7,056 15
Caledonia Springs	826 15
Callander	2,248 93
Camborne	168 32
Cambray	439 27
Camden East	783 89
Cameron	566 19
Camilla	217 14
Camlachie	1,169 14
Campbellcroft	572 98
Campbellford	10,732 29
Campbellville	1,587 72
Camp Borden	1,959 62
Campden	393 57
Canboro	794 32
Canfield	1,201 16
Cannifton	401 18
Cannington	3,818 87
Canonto	255 13
Capreol	4,021 80
Cardinal	5,261 85
Cargill	1,361 65
Carleton Place	16,646 83
Carlingford	183 07
Carlisle	750 02
Carlsbad Springs	230 16
Carlsruhe	278 92
Carp	2,565 63
Carrying Place	914 76
Cartier	965 42
Casselman	2,819 29
Castleford Station	247 66
Castleton	1,099 15
Cataraqui	427 51
Cathcart	300 53
Cavan	348 25
Cayuga	4,631 84
Cedar Dale	1,841 98
Cedar Springs	337 07
Cedar Valley	272 29
Cedarville	256 62
Centralia	737 52
Centreville	343 51
Ceylon	814 20
Chalk River	1,236 65
Chapleau	8,278 49
Charing Cross	334 83
Charlton	792 03
Charlton Station	842 35
Chatham	67,662 04
Chatsworth	2,491 61
Chedoke	563 63
Chelmsford	1,841 12
Chepstow	491 26
Cheltenham	765 77
Cherry Valley	463 60
Chesley	8,735 82
Chesterville	5,408 43
Chippawa	2,143 48
Chiswick	304 45

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Christy's Lake	121 56
Churchill	765 80
Chute à Blondeau	323 14
City View	271 12
Clandeboye	740 32
Claraday	1,164 06
Claremont	1,524 63
Clarence	322 14
Clarance Creek	1,127 49
Clarendon Station	301 01
Clarke	756 71
Clarksburg	2,598 28
Clarkson	1,646 11
Clarkstown	1,408 16
Clayton	415 67
Clear Creek	379 40
Clifford	2,851 95
Clinton	9,125 54
Cloyne	414 18
Clute	293 11
Coatsworth Station	865 31
Cobalt	22,560 54
Cobden	4,169 16
Coboconk	1,277 38
Cobourg	22,949 85
Cochrane	13,537 23
Codrington	356 37
Coe Hill	1,333 53
Colbeck	52 01
Colborne	5,324 16
Cold Springs	212 83
Coldwater	4,854 97
Colebrook	308 50
Colgan	249 33
Collingwood	22,961 91
Collin's Bay	280 45
Columbus	449 33
Comber	2,132 83
Combermere	691 73
Conestogo	585 53
Coniston	2,587 64
Conn	388 63
Connaught Station	1,304 26
Consecon	1,622 78
Cookstown	3,257 85
Cooksville	1,665 56
Copetown	658 37
Copleston	193 15
Copper Cliff	5,628 73
Corbeil	249 12
Corbetton	972 43
Corbyville	986 04
Cordova Mines	310 45
Corinth	761 07
Cornwall	31,373 08
Corunna	1,085 80
Cottam	1,453 36
Courtland	1,222 57
Courtright	1,925 86
Coyne	254 67
Craighurst	589 27
Craigmont	178 85
Craigvale	337 18
Crediton	1,537 81
Creemore	3,790 98
Creighton Mine	1,538 20
Cresswell	397 70
Crookston	239 80
Croton	502 80
Crysler	1,944 98
Crystal Beach	3,723 38
Cumberland	886 62
Cumming's Bridge	1,272 56
Curran	1,015 27
Cutler	1,261 16
Cyrville	511 69
Dacre	554 80
Dalkeith	1,216 47
Dane	1,111 54
Dartford	359 09
Dashwood	1,526 76
Dayton	262 95
Dean Lake	779 33
Delaware	968 23
Delhi	4,412 70
Deloro	1,200 33
Delta	1,501 61
Demorestville	420 83
Denbigh	484 80
Denfield	1,072 58
Depot Harbour	1,867 06
Desaulniers	234 07
Desbarats	1,476 70
Desboro	756 18
Deseronto	5,807 56
Detlor	525 65
Deux Rivières	720 93
Devlin	612 39
Dickinson's Landing	293 80
Dixie	471 47
Dobbinton	566 80
Domville	452 09
Donald	199 49
Doon	252 16
Dorchester Station	1,649 90
Dorion	61 68
Dorion Station	455 18
Dornoch	600 45
Dorset	1,161 26
Douglas	1,890 58
Downeyville	153 00
Downsview	239 66
Drayton	4,311 53
Dresden	6,059 84
Dromore	256 48
Drumbo	1,646 32
Dryden	5,461 43
Duart	297 40
Dublin	1,539 00
Dunbar	172 13
Dunbarton	429 93
Duncan	135 04
Dunchurch	555 39
Dundalk	5,561 05
Dundas	15,102 84
Dungannon	1,139 65
Dunnville	19,292 93
Dunrobin	386 72
Dunsford	476 53
Duntroon	563 32
Dunvegan	664 65
Durham	6,978 70
Dutton	4,865 59
Dwight	646 33
Eagle River	585 72
Earlton	920 17
Easton's Corners	472 73
Eastview Centre	1,454 81
Eastwood	353 30
Eauclaire	613 93
Eberts	590 53
Echo Bay	939 84

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Echo Place	311 80
Edenvale	133 20
Edgeley	171 27
Edwards	312 68
Eganville	6,092 54
Egbert	362 04
Eldorado	605 01
Elgin	1,969 98
Elginburg	304 84
Elk Lake	2,221 57
Elmira	7,138 21
Elmvale	3,553 54
Elmwood	1,578 90
Elora	6,320 13
Elphin	281 46
Embro	3,144 21
Embrun	1,645 14
Emo	2,716 38
Emsdale	1,182 18
Englehart	4,135 87
Enniskillen	430 11
Ennismore	397 64
Enterprise	1,733 05
Erieau	1,043 57
Erin	2,263 33
Erindale	318 24
Erinsville	381 90
Espanola	6,195 84
Espanola Station	293 95
Essex	9,219 89
Ethel	1,264 01
Eugenia	344 18
Everett	880 52
Everton	244 96
Exeter	6,260 14
Fairbank	1,189 69
Fairfield East	261 09
Fair Ground	259 71
Falding	215 95
Falkenburg Station	365 73
Falls' View	760 15
Farran's Point	599 20
Fauquier	673 07
Fenella	201 19
Fenelon Falls	5,847 01
Fenwick	1,840 29
Fergus	12,720 00
Ferris	104 93
Fesserton	214 67
Feversham	864 54
Field	877 15
Finch	2,469 58
Fingal	1,069 36
Fisherville	927 43
Fitzroy Harbour	483 05
Flesherton	2,403 76
Fletcher	598 28
Flint	230 12
Flinton	881 84
Floradale	336 23
Florence	1,511 98
Flower Station	333 33
Foleyet	2,038 80
Folger Station	121 23
Fonthill	2,376 43
Footes Bay	556 28
Ford	13,755 40
Fordwich	1,699 90
Forest	6,849 37
Foresters Falls	893 46
Formosa	817 87
Fort Erie	4,007 02
Fort Francis	13,007 37
Fort Stewart	381 11
Fort William	*70,862 17
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	64,816 33
Fort William Sub-office No. 1	2,366 04
Fort William West	3,679 80
Fournier	869 54
Foxboro	868 58
Foxmead	308 41
Fox Point	376 11
Frankford	3,485 07
Franklin	145 54
Franktown	326 21
Frankville	518 62
Franz	722 18
Fraserville	579 00
Freelton	648 37
Freeman	1,627 96
French River	213 94
Fruitland	632 77
Fullarton	387 59
Galetta	798 76
Gallingertown	196 23
Galt	61,341 45
Gamebridge	732 36
Gananoque	16,808 38
Garson	439 81
Gelert	474 63
Georgetown	11,107 68
Gilford	508 61
Gilmour	388 98
Giroux Lake	448 97
Glammis	561 65
Glanworth	780 95
Glasgow Station	456 58
Glen Allan	378 14
Glen Buell	151 34
Glencairn	516 96
Glencoe	5,476 66
Glen Miller	263 54
Glen Morris	282 74
Glen Robertson	1,289 31
Glenroy	274 07
Glen Sandfield	447 54
Glen Williams	796 17
Goderich	17,715 93
Godfrey	477 33
Golden Lake	987 18
Goldlands	162 47
Gooderham	713 16
Goodwood	756 35
Gordon Bay	390 04
Gore Bay	3,678 09
Gore's Landing	281 73
Gormley	779 91
Gorrie	2,014 68
Goudreau	424 25
Gowanstown	673 66
Gowganda	1,235 90
Grafton	1,435 07
Grand Bend	733 23
Grand Valley	4,555 28
Granton	1,456 96
Grassie	225 65
Gravenhurst	7,442 05
Greenfield	912 26
Greenville	472 26
Green Valley	556 85
Greenwood	272 11

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Grimsby	15,501 25
Grimsby East	1,241 97
Guelph	*100,209 85
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	99,842 85
Guelph Sub-Office No. 1	367 00
Hagersville	6,629 98
Haileybury	16,385 91
Haley Station	353 17
Haliburton	3,221 27
Halloway	836 52
Hallville	366 80
Hamilton	*551,209 03
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	414,943 36
Station "B"	59,826 99
Sub-office No. 2	2,746 93
" No. 3	1,032 42
" No. 4	11,576 64
" No. 5	7,097 32
" No. 6	5,695 00
" No. 7	554 50
" No. 8	7,861 40
" No. 9	2,150 00
" No. 10	8,930 00
" No. 11	595 00
" No. 12	9,280 26
" No. 14	6,418 00
Crown Point	7,431 71
Homeside	2,581 00
Mount Hamilton	2,488 50
Hamilton Beach	1,158 43
Hammond	1,036 31
Hampton	759 83
Hanmer	598 31
Hanover	13,727 16
Harley	453 58
Harold	732 98
Harrietsville	646 07
Harrington West	224 38
Harrison's Corners	345 58
Harriston	10,142 35
Harrow	4,109 93
Harrowsmith	1,474 55
Hartington	594 49
Harwood	382 75
Hastings	3,151 19
Havelock	4,614 96
Hawkesbury	7,666 78
Hawkestone	1,331 87
Hawkesville	176 37
Haysville	275 24
Hearst	2,944 78
Heaslip	341 89
Heathcote	324 97
Hensall	3,522 32
Hepworth	1,453 98
Heron Bay	237 85
Hespeler	11,719 57
Hickson	993 32
Highgate	2,369 71
Highland Creek	366 99
Highland Grove	465 78
Hilliardton	157 83
Hillier	808 36
Hillsbury	1,517 69
Hillsdale	713 09
Hilton	311 35
Hilton Beach	901 63
Holland Centre	650 92
Holland Landing	765 32
Holstein	1,509 23
Holyrood	506 72
Honeywood	481 58
Hopeville	333 77
Hornby	438 58
H rnepayne	2,092 84
Horning's Mills	1,075 03
Humber Bay	1,180 69
Humberstone	2,014 78
Huntsville	11,818 02
Hurdman's Bridge	1,292 83
Huttonsville	226 97
Hybla	351 04
Hyde Park Corner	671 58
Hymers	519 20
Hyndford	401 39
Ice Lake	177 61
Ida	345 59
Ignace	1,566 14
Ilderton	1,888 20
Indian River	1,418 02
Ingersoll	22,701 86
Inglewood	1,638 73
Inkerman	782 85
Innerkip	1,069 15
Inverary	331 37
Inwood	1,793 51
Iona Station	729 28
Iron Bridge	1,091 83
Iron Dale	89 68
Iroquois	5,024 60
Iroquois Falls	10,228 26
Islington	1,420 31
Ivanhoe	375 83
Jackfish	605 32
Jacksonboro	646 75
Jackson's Point	1,199 09
Janetville	560 64
Jarratt	490 94
Jarvis	2,668 43
Jasper	1,068 93
Jerseyville	873 56
Jessopville	385 84
Jones Falls	221 63
Jordan	1,372 24
Jordan Harbour	481 96
Jordan Station	926 73
Joyceville	237 05
Kagawong	630 92
Kakabeka Falls	689 01
Kaladar Station	359 05
Kaministikwia	566 21
Kapuskasing	2,084 78
Kars	654 17
Katrine Station	328 86
Kearney	1,371 70
Keene	1,093 03
Keewatin	4,274 69
Kemble	804 76
Kemptville	7,187 48
Kenabeck	415 72
Kendal	382 48
Kenilworth	1,048 82
Kenmore	594 61
Kenora	17,831 16
Kent Bridge	506 55
Kerrwood	1,382 81
Keswick	1,008 25
Kettleby	423 32
Kilbride	174 60
Killaloe Station	2,564 56

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Killarney	541 77
Kilsyth	210 47
Kilworthy	713 65
Kimberley	472 56
Kinburn	1,597 08
Kincardine	12,674 92
King	1,829 81
Kingsmill	631 47
Kingston	*107,360 47
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	97,775 03
Sub-office No. 1	8,029 74
Sub-office No. 2	673 50
Bath Road	557 45
Kingston Station	324 75
Kingsville	9,239 22
Kinmount	1,790 37
Kintore	479 79
Kipling	209 70
Kippen	538 27
Kirkfield	1,616 55
Kirkland Lake	5,700 17
Kirkton	1,261 02
Kitchener	95,282 34
Kleinburg	434 17
Klock	169 17
Komoka	1,089 17
Krugersdorf	218 11
Lafontaine	416 80
Lakefield	4,573 35
Lakeport	861 30
Lakeside	905 07
L'Amable	106 26
Lambeth	1,537 27
Lambton Mills	1,059 78
Lanark	3,290 43
Lancaster	2,971 90
Lang	211 23
Langstaff	414 44
Langton	518 79
Lansdowne	3,517 81
Lansing	643 04
Larchwood	198 37
La Salette	530 49
Latchford	514 52
Latta	266 18
Laurel	743 06
Laurentian View	319 94
La Vallée	717 42
Lavant Station	531 02
Lawrence Station	449 38
Leamington	15,759 35
Leeburn	139 87
Lefaivre	654 63
Lefroy	1,500 79
Lemieux	223 37
Leonard	504 89
Levack	451 35
Lime House	227 20
Lindsay	32,663 26
Linwood	1,789 89
Lions Head	1,937 81
Lisle	994 69
Listowel	13,361 88
Little Britain	1,265 15
Little Current	4,316 01
Lloydtown	565 71
Lochlin	384 68
Locust Hill	637 55
Loiselleville	536 01
Lombardy	410 44

Nom du bureau	Recettes $ c.
Londesborough	2,043 87
London	*443,078 75
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	395,713 40
Sub-office No. 1	331 03
Sub-office No. 2	1,044 63
Sub-office No. 3	6,936 91
Sub-office No. 4	7,278 36
Sub-office No. 5	1,317 00
Sub-office No. 6	220 00
Sub-office No. 7	662 00
Sub-office No. 8	11,597 77
Sub-office No. 9	246 00
Ealing	2,716 56
London Junction	4,348 06
London South	3,074 59
London West	755 96
St. James Park	6,478 48
Tambling's Corners	358 00
Long Branch	4,850 05
Longford Mills	1,082 26
Longwood	214 80
Lonsdale	281 14
Loretto	215 72
L'Orignal	2,053 48
Loring	740 57
Lorneville	865 12
Lowbanks	637 96
Lucan	3,404 94
Lucknow	6,886 80
Lunenburg	405 11
Lyn	1,458 64
Lynden	1,454 39
Lyndhurst	1,347 63
Lynedoch	396 60
McAlpine	306 23
McDonald's Corners	444 09
McGregor	411 30
McIntyre	56 60
McKellar	538 49
Maberley	920 68
Macfarlane	496 32
MacLennan	466 85
MacTier	1,162 03
Madawaska	1,404 33
Madoc	6,396 01
Magnetawan	1,672 84
Magpie Mine	71 13
Maidstone	697 22
Maitland	460 92
Mallorytown	1,914 76
Malton	848 20
Manchester	290 28
Mandamin	366 04
Manilla	455 63
Manitowaning	2,133 65
Manotick	1,038 35
Mansfield	768 76
Maple	1,403 78
Maple Lake Station	280 98
Maple Valley	317 80
Markdale	6,156 07
Markham	3,268 85
Markstay	532 73
Marlbank	1,162 30
Marmion	90 58
Marmora	3,143 65
Marshville	1,488 17
Martintown	1,667 88
Marysville	373 74
Massey Station	3,216 06

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Matheson Station	3,600 68
Matagami Heights	325 01
Mattawa	4,306 92
Maxville	4,096 76
Maxwell	405 38
Maynooth	1,068 47
Maynooth Station	433 94
Meadowvale	573 91
Meaford	10,672 48
Melanchton	294 02
Melbourne	1,490 24
Merlin	3,801 41
Merrickville	4,806 96
Merritton	6,232 23
Metcalfe	1,279 20
Michipicoten Harbour	286 25
Middleville	391 03
Midhurst	436 26
Midland	20,220 71
Milberta	252 46
Mildmay	2,927 82
Milford	514 45
Millbank	933 86
Mill Bridge	281 44
Millbrook	3,318 41
Mille Roches	2,216 00
Mill Grove	347 90
Milliken	558 54
Milnet	1,523 29
Milton West	9,595 70
Milverton	5,653 08
Mimico	4,347 48
Mimico Beach	2,986 87
Minaki	1,095 63
Mindemoya	819 74
Minden	1,883 99
Minesing	566 03
Minett	723 31
Missanabie	349 89
Mitchell	9,101 28
Moffat	532 37
Mohawk	828 07
Moira	280 55
Monckland Station	1,165 83
Mond	499 89
Monkton	1,985 82
Mono Centre	170 90
Mono Mills	327 76
Mono Road Stn	791 97
Monteith	1,264 09
Monticello	170 81
Montreal River	187 98
Moonbeam	569 86
Moorefield	1,688 63
Mooretown	1,413 73
Moor Lake Station	151 87
Moose Creek	2,245 86
Morewood	1,155 11
Morganston	296 58
Morpeth	951 95
Morrisburg	8,014 97
Morriston	516 62
Morton	221 73
Moscow	598 64
Mossley	504 27
Moulinette	595 30
Mountain	1,882 28
Mountain Grove	689 47
Mount Albert	1,647 70
Mount Brydges	2,074 81
Mount Elgin	790 42
Mount Forest	9,789 38
Mount Joy	589 11
Mount St. Patrick	261 98
Mowat	383 33
Muirkirk	1,424 91
Muncey	586 98
Murillo	639 00
Myrtle Station	665 82
Nairn Centre	865 64
Nanticoke	540 43
Napanee	19,814 77
Nashville	367 72
Navan	848 01
Nesterville	764 09
Nestleton Station	920 86
Newstadt	1,776 90
Newboro	1,282 21
Newburgh	1,458 33
Newbury	1,558 62
Newcastle	2,082 14
New Dundee	984 45
New Germany	196 34
New Hamburg	5,576 11
Newington	1,369 37
New Liskeard	12,945 78
New Lowell	1,155 88
New Market	17,147 29
Newton	580 59
Newton Brook	572 84
Newton Robinson	288 97
New Toronto	6,770 36
Niagara Falls	*92,939 75
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	69,074 15
Niagara Falls Centre	14,007 29
Niagara Falls South	9,858 31
Niagara Military Camp	97 81
Niagara on the Lake	6,085 04
Nicholson Siding	1,612 00
Nipigon	3,290 28
Nipissing	468 58
Nobel	633 05
Nobleton	404 34
Noelville	826 92
Norland	501 50
Norman	1,116 84
North Augusta	1,402 54
North Bay	45,774 02
North Brook	640 22
North Bruce	378 71
North Cobalt	1,605 36
Northfield Station	779 91
North Gower	1,566 65
North Lancaster	443 36
Northpines	361 27
Northwood	845 06
Norval	1,105 91
Norwich	6,958 73
Norwood	4,160 44
Nottawa	905 35
Novar	685 04
Oakland	212 74
Oakville	14,756 59
Oakwood	1,351 52
Odessa	1,571 88
O'Donnell	59 95
Ohsweken	301 29
Oil City	330 31
Oil Springs	2,109 87
Omemee	2,443 58
Ompagh	221 85

DOC. PARLEMENTAIRE No 30

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Onondaga	239 56
Orangeville	10,711 07
Orillia	40,588 22
Orleans	416 79
Ormond	271 64
Orono	3,030 65
Oro Station	568 64
Orrville	684 19
Orton	846 02
Osgoode Station	1,753 63
Oshawa	*54,555 49
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	52,883 35
South Oshawa	1,672 14
Osnabruck Centre	341 24
Ottawa	*560,595 58
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	427,819 57
Sub-office No. 3	2,068 78
Sub-office No. 4	8,411 03
Sub-office No. 5	1,703 72
Sub-office No. 6	9,972 85
Sub-office No. 10	6,161 03
Sub-office No. 15	2,056 84
Sub-office No. 17	4,644 00
Sub-office No. 20	3,507 34
Bank Street	41,384 80
Bank St. South	9,473 77
Bayswater	609 00
Hintonburg	3,385 33
Le Breton Flats	10,063 94
Militia and Defence	10 00
Casualty Branch	
Mount Sherwood	1,075 74
Naval Service	
New Edinburgh	3,999 77
Ottawa East	2,059 47
Ottawa South	5,993 84
Stewarton	16,194 76
Otter Lake Station	256 05
Otterville	2,371 89
Owen Sound	*47,781 94
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	47,453 23
Brookholm	328 71
Oxdrift	576 63
Oxford Centre	149 89
Oxford Mills	622 98
Oxford Station	450 39
Paincourt	434 54
Paisley	4,538 15
Pakenham	2,009 85
Palermo	432 43
Palgrave	553 85
Palmer Rapids	272 10
Palmerston	6,702 80
Parham	857 93
Paris	18,467 70
Paris Station	1,352 05
Parkhill	6,675 24
Parry Harbour	319 80
Parry Sound	15,036 35
Pearson	155 90
Pefferlaw	841 09
Pelee Island	588 97
Pembroke	29,469 54
Pendleton	654 03
Penetanguishene	8,587 45
Perkinsfield	162 27
Perry Station	157 68
Perth	26,217 88
Perth Road	363 68
Petawawa	313 01
Petawawa Military Camp	860 32
Peterboro	101,245 50
Petersburg	481 40
Petrolia	14,272 11
Phelpston	810 43
Phillipsville	397 51
Pickering	2,465 41
Picton	16,410 57
Pinewood	610 06
Pine	403 52
Pinkerton	405 75
Plainville	244 12
Plantaganet	2,635 00
Plantaganet Springs	252 46
Plattsville	2,055 12
Plevna	335 74
Point Anne	753 92
Point Edward	1,709 02
Pontypool	1,354 38
Porquis Junction	905 86
Port Arthur	*53,040 50
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	49,752 38
Sub-office No. 2	184 27
Sub-office No. 3	2,454 19
Sub-office No. 4	280 00
Sub-office No. 5	369 66
Port Burwell	2,840 27
Port Carling	3,150 29
Port Colborne	13,831 45
Port Credit	4,352 14
Port Dalhousie	2,870 19
Port Dover	7,862 20
Port Elgin	5,982 17
Port Elmsley	117 19
Port Hope	20,842 97
Port Lambton	1,207 25
Portland	1,512 82
Port McNicoll	2,428 93
Port Maitland	363 92
Port Nelson	938 33
Port Perry	5,842 00
Port Robinson	1,383 75
Port Rowan	3,620 05
Portsmouth	1,813 90
Port Stanley	3,063 87
Port Stanton	833 00
Port Sydney	1,055 75
Port Whitby	665 97
Powassan	5,408 11
Prescott	13,142 98
Preston	21,920 08
Priceville	1,115 40
Princeton	1,791 88
Proton Station	1,198 32
Providence Bay	602 02
Pulp Siding	727 45
Puslinch	858 95
Queensborough	688 57
Queenston	2,747 89
Queensville	757 91
Rainy River	4,331 44
Ramore	692 59
Ramsayville	266 73
Rathburn	184 51
Ravenna	734 13
Ravenshoe	221 10
Reaboro	315 09
Read	226 99

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Rednersville	308 05
Renfrew	25,058 95
Riceville	385 33
Richards Landing	1,482 01
Richmond	1,753 23
Richmond Hill	4,268 54
Richwood	335 99
Rideau Ferry	231 14
Ridgetown	8,784 07
Ridgeville	2,000 10
Ridgeway	4,172 91
Ripley	3,613 58
River Valley	286 44
Riverview	238 78
Roblin	514 00
Roche's Point	587 48
Rockingham	219 81
Rockland	3,367 46
Rocklyn	456 59
Rockport	417 69
Rocksprings	218 66
Rockton	264 35
Rockwood	2,782 34
Rodney	4,246 40
Rose Corner	100 32
Rosemont	295 32
Roseneath	983 10
Roslin	384 44
Rosseau	2,284 93
Rossmore	518 39
Rossport	458 87
Rothsay	341 07
Ruby	230 81
Ruel	230 91
Ruscom Station	536 65
Russell	3,284 30
Rutherglen	420 32
Ruthven	941 08
Rydal Bank	550 33
St. Agatha	493 08
St. Albert	285 10
St. Amour	387 53
St. Andrew's West	307 94
Ste. Anne de Prescott	617 75
St. Ann's	645 91
St. Catharines	85,720 21
St. Charles	642 95
St. Clements	645 06
St. Columban	328 01
St. David's	1,255 00
St. Eugène	1,746 96
St. George, Brant	2,705 86
St. Isidore de Prescott	1,159 66
St. Jacob's	1,488 24
St. Joachim River Ruscom	572 91
St. Mary's	18,226 91
St. Onge	896 62
St. Paschal Baylon	229 24
St. Paul's Station	468 83
St. Raphaël West	376 36
St. Thomas	61,196 20
St. Williams	1,764 91
Sand Point	305 41
Sandwich	6,508 57
Sanitarium	2,533 67
Sarnia	62,814 23
Sarsfield	257 45
Sault Ste. Marie	70,955 44
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	53,761 10
Sub-office No. 1	3,982 91
Sault Ste. Marie—*Fin*	
Sub-office No. 2	3,012 77
Sub-office No. 3	1,751 00
Sault Ste. Marie West	5,439 06
Sault Ship Canal	884 70
Steelton West	2,123 90
Scarboro	783 58
Scarboro Junction	561 76
Schomberg	2,556 90
Schreiber	3,865 08
Schumacher	5,246 96
Scotland	1,925 56
Scudder	422 90
Seaforth	10,344 43
Seagrave	737 18
Searchmont	599 08
Sebright	352 27
Sebringville	1,048 33
Seely's Bay	1,148 74
Seguin Falls	372 07
Selby	494 33
Selkirk	2,505 91
Sellwood	922 81
Severn Bridge	1,049 14
Shakespeare	783 73
Shallow Lake	764 21
Shannonville	1,108 52
Shanty Bay	913 26
Sharbot Lake	1,785 80
Sharon	264 39
Sharp Corners	232 97
Shedden	1,058 85
Sheffield	379 50
Sheguindah	463 67
Shelburne	7,471 37
Sherkston	894 50
Sillsville	301 28
Silver Centre	488 59
Silverdale Station	274 06
Silver Water	433 80
Simcoe	21,110 64
Singhampton	586 52
Singleton	375 31
Sioux Lookout	4,320 55
Sleeman	366 39
Smithdale	96 68
Smithfield	432 48
Smith's Falls	26,395 20
Smithville	3,415 55
Smoky Falls	249 73
Smooth Rock Falls	1,629 91
Snelgrove	253 33
Sombra	1,594 53
Sonya	369 41
Southampton	4,943 85
South Cayuga	353 55
South End	1,053 56
South Indian	807 50
South March	290 47
South Monaghan	302 85
South Mountain	1,427 22
South Porcupine	7,312 64
South River	2,921 11
South Woodslee	1,613 09
Spanish	1,019 85
Spanish Mills	537 36
Sparrow Lake	427 00
Sparta	842 47
Spencerville	3,062 49
Spragge	929 91
Spring Bay	331 90

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Spring Brook	544 02	Toronto—*Suite*	
Springfield	2,020 18	Station C	25,075 58
Springford	467 70	Station D	80,689 85
Sprucedale	2,089 36	Station E	49,117 70
Staffa	335 37	Station F	104,136 90
Stamford	520 90	Station G	64,976 14
Stanley	315 72	Station H	10,088 22
Stanley's Corners	645 67	Station J	26,996 68
Staples	384 54	Station K	13,479 71
Stayner	4,875 79	Station L	18,177 54
Stella	920 63	Sub-office No. 1	6,153 87
Stevensville	1,668 53	Sub-office No. 2	5,525 04
Stirling	4,388 35	Sub-office No. 3	4,278 75
Stittsville	1,025 34	Sub-office No. 4	1,516 23
Stobie Mine	29 61	Sub-office No. 5	3,263 96
Stoco	262 03	Sub-office No. 6	3,088 72
Stokes Bay	129 83	Sub-office No. 7	9,504 39
Stonecliffe	235 17	Sub-office No. 8	371 26
Stony Creek	2,154 16	Sub-office No. 9	2,665 68
Stony Point	632 38	Sub-office No. 10	595 99
Stouffville	4,873 24	Sub-office No. 11	7,742 25
Straffordville	972 48	Sub-office No. 12	4,555 01
Stratford	59,281 07	Sub-office No. 14	4,203 16
Stratford Station	11,701 90	Sub-office No. 15	438 67
Strathroy	11,834 31	Sub-office No. 16	31,757 90
Stratton	1,035 32	Sub-office No. 17	3,702 09
Streetsville	2,979 91	Sub-office No. 18	13,314 61
Stroud	663 25	Sub-office No. 20	33,228 23
Sturgeon Falls	10,516 83	Sub-office No. 21	110,080 20
Sudbury	47,110 41	Sub-office No. 22	7,314 74
Sulphide	520 00	Sub-office No. 24	8,803 83
Summerstown	305 01	Sub-office No. 25	15,894 48
Summerstown Station	338 99	Sub.office No. 26	2,307 01
Sunbury	199 91	Sub-office No. 27	11,760 35
Sunderland	2,773 95	Sub-office No. 29	10,977 32
Sundridge	2,273 13	Sub-office No. 30	1,279 50
Sutton West	3,031 28	Sub-office No. 31	28,321 22
Swastika	1,689 98	Sub-office No. 34	11,671 39
Sydenham	2,131 37	Sub-office No. 36	4,581 89
Tamworth	2,299 46	Sub-office No. 37	6,602 37
Tara	3,051 64	Sub-office No. 38	5,949 56
Tavistock	4,309 44	Sub-office No. 39	6,215 50
Tecumseh	1,238 79	Sub.office No. 40	7,910 70
Teeswater	4,443 44	Sub-office No. 41	1,687 69
Tehkummah	303 45	Sub-office No. 42	9,549 87
Terra Cotta	473 25	Sub-office No. 43	6,870 16
Thamesford	2,269 94	Sub-office No. 44	7,438 08
Thamesville	4,928 02	Sub-office No. 45	5,868 67
Thedford	2,991 66	Sub-office No. 46	35,033 63
Thessalon	5,772 05	Sub-office No. 47	1,638 54
Thomasburg	416 68	Sub-office No. 48	12,688 65
Thornbury	3,187 31	Sub-office No. 49	3,197 25
Thorndale	2,239 53	Sub-office No. 50	23,767 91
Thornhill	1,228 34	Sub-office No. 51	19,569 05
Thornloe	1,006 78	Sub-office No. 52	6,566 71
Thornton	1,273 79	Sub-office No. 53	2,376 92
Thorold	16,346 75	Sub-office No. 54	7,085 34
Tichborne	489 53	Sub-office No. 55	11,564 01
Tilbury	5,607 20	Sub-office No. 56	1,140 63
Tillsonburg	14,360 72	Sub-office No. 57	2,211 98
Timagami	1,079 05	Sub-office No. 58	9,739 82
Timmins	21,088 05	Sub-office No. 59	12,302 97
Tin Cap	160 73	Sub-office No. 60	1,188 47
Tiverton	1,578 95	Sub-office No. 61	1,748 36
Tobermory	595 16	Sub-office No. 62	8,189 95
Toledo	648 00	Sub-office No. 63	6,821 82
Tomstown	264 82	Sub-office No. 64	3,044 31
Toronto	*5,223,978 58	Sub-office No. 66	13,085 57
*Divisées comme suit:—		Sub-office No. 67	176 72
Bureau principal	2,601,274 01	Sub-office No. 68	3,915 86
Postal Terminal A	115,401 04	Sub-office No. 69	2,237 52

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Toronto—*Fin*	
Sub-office No. 70	4,786 26
Sub-office No. 71	1,131 63
Sub-office No. 72	800 00
Sub-office No. 79	4,588 76
Sub-office No. 102	8,685 41
Sub-office No. 103	14,808 91
Sub-office No. 104	3,880 00
Sub-office No. 106	3,417 72
Sub-office No. 107	1,504 00
Sub-office No. 108	3,144 63
Sub-office No. 110	1,376 11
Sub-office No. 111	5,978 69
Sub-office No. 116	179,294 00
Sub-office No. 116A	511,847 40
Sub-office No. 117	26,547 62
Sub-office No. 118	7,954 69
Sub-office No. 122	21,408 78
Sub-office No. 125	222,336 12
Sub-office No. 140	11,836 99
Sub-office No. 141	6,686 63
Sub-office No. 148	2,977 95
Sub-office No. 157	3,779 01
Sub-office No. 167	18,258 34
Sub-office No. X	616 08
Balmy Beach	6,430 70
Bathurst Street	17,221 94
Bedford Park	982 35
Bleecker Street	5,893 75
Bloor Street	13,559 51
Broadview Avenue	10,840 11
Brocton	8,358 81
Carlton Street	70,732 21
Clinton Street	12,880 62
Coleman	3,802 88
Davisville	3,434 49
Deer Park	11,097 27
Dundas Street	8,310 35
Earlscourt	1,636 13
Lee Avenue	11,409 53
Mount Dennis	22,191 56
North Toronto	9,451 50
Pape Avenue	4,638 18
Parkdale	13,062 08
Peter Street	121,073 31
Queen Street East	15,869 48
Rusholme Road	12,232 43
St. Joseph Street	10,143 00
Spadina Avenue	47,136 77
Swansea	1,525 72
Todmorden	1,414 56
Wychwood Park	5,307 91
Torrance	622 43
Tory Hill	491 01
Tottenham	3,265 75
Trenton	18,900 33
Trout Creek	1,403 36
Trout Mills	261 81
Trowbridge	135 45
Troy	221 78
Tupperville	1,052 47
Turbine	280 79
Turriff	208 33
Tweed	6,666 35
Tyrone	278 36
Udney	345 20
Uffington	308 97
Union	430 60
Unionville	1,720 78
Uno Park	330 41
Uphill	179 89
Uptergrove	309 90
Utopia	300 34
Utterson	1,046 23
Uxbridge	8,650 00
Val Gagné	437 59
Vandorf	118 78
Vanessa	644 65
Vankleek Hill	6,160 15
Varna	635 21
Varney	496 72
Vars	1,177 75
Vasey	241 93
Ventnor	279 95
Verner	2,231 45
Vernon	786 75
Vernonville	264 66
Verona	1,451 54
Victoria Harbour	2,656 80
Victoria Mines	185 28
Victoria Road	743 23
Vienna	788 63
Vineland	2,136 37
Vineland Station	1,588 59
Vinemount	421 49
Virginia	345 57
Vittoria	1,204 75
Wabigoon	451 60
Wahnapitae	174 90
Waldemar	419 94
Waldhof	313 34
Wales	1,660 52
Walford Station	544 86
Walkerton	11,628 64
Walkerville	52,215 47
Wallaceburg	12,910 50
Wallacetown	869 52
Wallenstein	703 82
Walsingham	526 75
Walter's Falls	609 62
Walton	1,065 17
Wanstead	703 37
Wardsville	1,252 92
Warkworth	2,169 47
Warren	1,786 68
Warsaw	757 69
Warwick	234 79
Washago	1,342 14
Washburn	100 50
Waterdown	2,017 11
Waterford	5,989 53
Waterloo	28,806 17
Watford	6,212 65
Watson's Corners	192 02
Waubaushene	2,082 91
Waverley	269 90
Wawbewawa	190 97
Webbwood	1,909 48
Welland	42,799 06
Welland Port	1,311 50
Wellesley	2,110 63
Wellington	3,475 10
Wemyss	238 28
Wendover	364 55
Westboro	3,422 64
West Brook	214 39
West Gravenhurst	297 34
West Hamilton	891 74
West Hill	839 32
West Huntingdon	220 69
West Lorne	3,794 73
Westmeath	1,239 95

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province d'Ontario—*Fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
West Montrose	536 87	Wingham	11,802 13
Weston	17,616 52	Winona	5,068 55
Westport	3,251 91	Woito	240 45
Westwood	266 18	Wolfe	98 25
Wheatley	4,135 08	Wolfe Island	2,213 20
Whitby	11,797 62	Woodbridge	2,145 14
White Church	315 11	Woodford	414 44
White Fish	460 42	Woodham	557 45
White Lake	387 16	Woodlawn	527 58
White River	1,485 26	Woodrous	237 69
Whitevale	429 49	Woodstock	51,103 34
Whitney	1,565 57	Woodville	2,778 96
Wiarton	8,396 18	Wooler	762 93
Widdifield Station	365 07	Worthington	803 74
Wilberforce	697 91	Wroxeter	2,006 55
Wilkesport	276 62	Wyebridge	353 10
Williamsburg	1,691 56	Wyevale	442 29
Williamsford	404 79	Wyoming	2,835 13
Williamstown	1,860 47	Y rker	1,096 44
Wilno	706 70	York	925 46
Wilsonville	433 74	Young's Point	387 21
Wilton	322 38	Zephyr	776 40
Wilton Grove	680 63	Zurich	2,279 78
Winchester	6,880 37	Bureaux non comptables	182,108 69
Winchester Springs	417 56		
Windermere	1,358 61		11,855,867 73
Windham Centre	467 28	Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste...	8,571 29
Windsor	*193,049 90		
*Divisées comme suit.—			11,847,296 44
Bureau principal	183,267 66		
Sub-office No. 1	2,883 23		
Sub-office No. 2	6,899 01		

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec

Nom du bureau	Recettes $	c.
Abbotsford	1,156	09
Abercorn	789	48
Abord à Plouffe	481	79
Acton Vale	3,561	71
Adamsville	736	30
Adstock	417	85
Albanel	762	86
Amos	6,463	02
Amqui	4,805	86
Ancienne Lorette	395	37
Ange Gardien	365	48
Ange Gardien de Rouville	783	98
Angers	400	44
Anse au Griffon	293	77
Armagh	1,267	06
Armand	434	61
Arthabaska	3,904	39
Arundel	1,288	81
Asbestos	3,393	69
Ascot Corner	387	70
Aston Junction	492	55
Athelstan	957	14
Aubrey	326	26
Aurigny	124	60
Authier	363	76
Avignon	646	41
Ayer's Cliff	3,157	72
Aylmer East	3,699	03
Aylwin	171	23
Bagotville	3,099	85
Baie Ste-Claire	39	23
Baie St-Paul	3,187	66
Baillargeon	433	00
Barachois de Malbaie	967	06
Barnston	446	26
Barraute	877	11
Batiscan	1,069	77
Bearn	312	01
Beauce Junction	1,260	79
Beauceville Est	6,107	92
Beauceville Ouest	1,704	16
Beauharnois	4,458	36
Beauport	1,285	86
Beaupré	707	11
Beaurivage	1,009	44
Bécancour	762	12
Bedford	3,807	12
Beebe	2,809	69
Beech Grove	311	41
Belisle's Mills	367	91
Belleau	323	70
Bellerive	1,579	82
Bellerive Station	282	91
Beloeil Station	1,028	21
Beloeil Village	1,608	70
Bergerville	943	47
Berthier (en bas)	600	59
Berthier (en haut)	5,261	08
Bic	2,093	96
Bienville	1,637	78
Birchton	365	95
Bishop's Crossing	1,301	92
Black Cape	310	08
Black Lake	3,839	89
Blaisville	1,530	68
Blanche	129	37
Blondin	615	20
Blue Sea Lake	386	66
Boileau	129	39
Bolduc	889	65
Bolton Centre	749	77

Nom du bureau	Recettes $	c.
Bonaventure	1,431	85
Bon Conseil	662	58
Bondville	327	12
Boucherville	1,032	51
Bouchette	693	90
Breakeyville	975	02
Brebeuf	202	09
Brigham	736	63
Bristol	726	74
Brome	872	70
Bromptonville	2,706	11
Brosseau Station	99	14
Broughton Station	651	63
Brownsburg	3,064	64
Brunet	123	70
Bryson	502	87
Buckingham	7,627	19
Buckland	406	75
Bulwer	380	43
Bury	3,4[illegible]3	49
Cabano	2,905	99
Cacouna	1,751	50
Calumet	1,403	00
Calumet Island	382	30
Campbell's Bay	2,826	62
Cap à l'Aigle	564	09
Cape Chat	1,107	57
Cap des Rosiers	396	45
Cape Cove	658	05
Capelton	288	15
Caplin River	459	79
Cap Magdeleine	4,261	48
Cap St. Ignace	1,901	26
Cap Santé	607	55
Carillon	410	78
Carleton	669	72
Carleton Centre	539	81
Carrier	91	56
Cascades	375	68
Cascades Point	382	61
Caughnawaga	1,119	34
Causapscal	1,387	32
Causapscal Station	1,308	40
Cedars	1,536	35
Chaleurs	477	83
Chambly	2,524	05
Chambly Canton	2,581	85
Chambord	839	82
Champlain	1,227	64
Chandler	4,842	17
Chapeau	1,013	23
Charlemagne	374	19
Charlesbourg	1,100	00
Charny	2,087	54
Charteris	193	00
Chârtierville	416	17
Châteauguay	1,218	72
Châteauguay Basin	1,036	52
Château Richer	562	31
Chaudière Curve	431	20
Chaudière Station	304	25
Chelsea	380	16
Chemin Taché	572	65
Chêneville	782	30
Chicoutimi	24,069	75
Chicoutimi Ouest	3,693	01
Chute Panet	359	04
Clarenceville	1,350	74
Clarke City	451	60
Coaticook	11,336	12
Coffee	576	75

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Coleraine Station	1,153 45	Gardenvale	3,424 02
Como	652 66	Garneau	828 48
Compton	1,680 78	Garthby Station	1,367 62
Contrecoeur	1,284 86	Gascons	665 02
Cookshire	6,310 45	Gaspé	3,184 84
Côteau du Lac	965 10	Gaspé Harbour	890 47
Côteau Landing	540 54	Gentilly	1,588 96
Côteau Station	1,322 39	Georgeville	757 63
Courcelles	649 44	Glenada	438 71
Cowansville	5,742 88	Glen Elm	1,198 89
Crabtree Mills	556 13	Glen Iver	153 10
Daaquam	1,917 53	Glen Sutton	390 87
Dalesville	176 94	Gould	685 07
Dalhousie Station	1,885 44	Gracefield	1,843 68
Dalibaire	368 57	Granby	15,624 65
Danford Lake	392 61	Grand Cascapedia	955 30
Danville	6,590 49	Grand Baie	1,316 74
Daveluyville	779 78	Grande Grève	311 70
Davidson	919 39	Grande Ligne	979 85
Deslisle	968 80	Grand Entry	178 01
Delson	532 36	Grandes Bergeronnes	589 63
Demers Centre	470 41	Grandes Piles	633 40
Deniau	341 31	Grand Mère	6,073 18
Dequin	410 67	Grand Mère Village	7,733 05
Deschaillons	2,421 98	Grand Métis	144 70
Deschambault	1,013 01	Grand River	1,072 78
Deschênes Mills	168 22	Graniteville	209 86
Dewittville	329 41	Greenlay	300 30
D'Israëli	2,963 39	Grenville	2,231 66
Dixville	658 63	Grindstone Island	718 03
Dolbeau	357 48	Grondines	690 73
Donnacona	2,604 49	Grosse Isle	233 57
Dorval	1,259 59	Guay	1,919 42
Dosquet	447 42	Guenette	323 47
Doucet	321 42	Guigues	1,193 64
Douglastown	715 78	Ham Nord	516 47
Drummondville East	9,111 99	Ham Sud	380 37
Duclos	137 69	Harrington East	159 15
Dundee	1,024 26	Hatley	726 73
Dunham	1,971 45	Havre Aubert	457 46
Dupuy	855 55	Hébertville	1,097 78
East Angus	7,532 93	Hébertville Station	3,237 87
East Broughton	623 40	Hemmingford	2,949 99
East Broughton Station	1,861 77	Henryville	762 60
East Clifton	212 41	Hervey Junction	315 25
East Farnham	527 95	High Falls	157 91
East Hereford	428 59	Highwater	553 90
Eastman	1,183 91	Hillhurst	183 61
East Templeton	318 97	Honfleur	343 25
Ellis Bay	244 12	House Harbour	204 62
Escuminac	319 61	Howick	1,949 98
Esquimaux Point	368 90	Howick Station	814 14
Estcourt	652 26	Huberdeau	842 10
Etang du Nord	319 08	Hudson	988 75
Fabre	632 87	Hudson Heights	1,419 13
Farm Point	258 68	Hull	28,952 40
Farnham	9,205 45	Huntingdon	7,604 77
Farrellton	456 42	Iberville	3,782 95
Fassett	1,352 32	Ile aux Grues	547 10
Father Point	442 85	Ile aux Noix	276 05
Ferme Neuve	1,074 65	Ile Verte	1,920 77
Fitch Bay	528 95	Indian Lorette	3,616 09
Fontainebleau	242 31	Inverness	1,591 04
Fort Coulonge	2,953 37	Ironside	422 88
Foster	1,447 77	Island Brook	275 56
Fox River	834 94	Ile Perrot Nord	277 59
Frampton	932 51	Johnville	540 71
Franklin Centre	889 83	Joliette	19,958 07
Frelighsburg	1,834 43	Jonquière	6,449 57
Fulford	309 38	Kamouraska	1,209 41
Gamelin	869 55	Katevale	327 86

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $	c.
Kazubazua	592	93
Kenogami	4,730	64
Kiamika	243	69
Kildare	736	39
Kingsbury	786	31
Kingsey Falls	841	42
Kinnear's Mills	274	84
Kippewa	1,647	75
Knowlton	5,836	48
La Baie	1,662	18
La Baie Shawinigan	491	81
Labelle	1,444	96
L'Acadie	400	92
Lac à la Croix	359	68
Lac à la Tortue	336	56
Lac au Saumon	1,935	52
Lac aux Sables	427	34
Lax aux Sables Station	368	20
Lac Bouchette	569	93
Lac des Ecorces	490	76
Lac des Iles	373	03
Lac Etchemin	1,064	67
Lac Frontière	2,072	54
Lachevrotière	342	58
Lachute	7,654	75
Lachute Mills	2,111	88
Lac Masson	1,273	08
Lac Mercier	665	09
Lacolle	2,414	36
La Conception	277	43
Lac Ste. Marie	336	96
Lac Saguay	942	64
Ladysmith	320	86
Lake Edward	1,155	54
Lake Megantic	7,563	31
La Macaza	519	44
La Malbaie	5,686	02
Lamartine	595	79
Lambton	1,635	41
Landrienne	487	06
Langevin	1,257	06
L'Annonciation	2,282	00
Lanoraie	710	45
L'Anse au Beaufils	289	92
L'Anse St. Jean	458	67
La Patrie	1,561	23
Laprairie	3,338	80
La Présentation	957	22
La Reine	1,797	12
La Sarre	2,356	99
L'Ascension	700	02
L'Assomption	2,864	87
Laterrière	475	80
La Trappe	1,277	19
Latulipe	156	90
La Tuque	12,137	89
Laurentides	1,783	88
Laurier	373	48
Laurierville	1,019	55
Lauzon	2,447	85
Lauzon Ouest	529	31
Lavaltrie	460	51
L'Avenir	621	65
Laverlochère	353	28
La Visitation	203	76
Lawrenceville	616	25
Leeds Village	783	65
Lemieux	512	40
Lennoxville	7,942	40

Nom du bureau	Recettes $	c.
L'Epiphanie	2,585	07
Le Pont de Quebec	782	36
Lesage	401	56
Les Eboulements	697	78
Les Ecureuils	338	47
Les Escoumains	796	03
Les Etroits	382	70
Levis	7,201	34
Lime Ridge	182	92
Linière	1,146	22
L'Islet	2,264	54
Little Cascapedia	490	05
Little Métis Beach	1,581	90
Little River East	406	10
Loretteville	334	08
Lorne	272	50
Lorrainville	1,042	17
Lotbinière	1,055	45
Louiseville	3,913	08
Lourdes	333	62
Low	702	01
Luceville	981	12
Luskville	503	06
Lyster Station	2,437	08
McKee	175	85
McMasterville	433	78
Macdonald College	4,012	15
Maddington Falls	468	06
Magog	10,490	49
Makamik	2,702	19
Mandeville	334	85
Maniwaki	2,325	80
Manouan	264	70
Manseau	1,239	98
Mansonville	2,082	47
Marbleton	1,003	30
Maria	842	77
Marieville	3,129	65
Martinville	375	18
Maryland	276	02
Mascouche	1,104	77
Masham Mills	371	77
Massawippi	442	13
Masson	1,576	00
Mastaï	—	—
Matane	5,926	86
Matapedia	1,684	62
Melbourne	1,007	59
Messines	666	09
Metabetchouan	2,651	71
Milan	604	23
Mille Isles	131	61
Minerve	309	30
Mistassini	805	48
Montauban	856	69
Montauban-les-Mines	230	89
Mont Carmel	535	17
Montcerf	574	80
Monte Bello	2,074	54
Montfort	858	16
Mont Joli	7,540	48
Mont Laurier	5,072	46
Montmagny	10,301	93
Montmagny Station	4,833	22
Montmorency Village	1,772	53
Montpellier	211	73
Montréal	*3,278,466	77
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	2,230,024	70
Station A	83,249	83

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $	c.
Montréal—*Suite*		
Station B	4,365	44
Station C	65,616	93
Station D	10,850	02
Station E	32,673	88
Station F	23,156	76
Station H	1,910	14
Station M	13,845	84
Station N	41,259	78
Station O	4,157	15
Station R	16,149	66
Station S	4,910	18
Sub-office No. 15	3,698	99
Sub-office No. 16	7,672	10
Sub-office No. 17	5,973	00
Sub-office No. 18	7,047	60
Sub-office No. 19	29,699	04
Sub-office No. 20	8,692	29
Sub-office No. 21	7,097	39
Sub-office No. 22	2,140	97
Sub-office No. 23	10,325	77
Sub-office No. 26	4,353	69
Sub-office No. 27	15,683	54
Sub-office No. 31	2,479	64
Sub-office No. 33	4,772	43
Sub-office No. 35	8,365	12
Sub-office No. 37	10,340	00
Sub-office No. 38	8,815	32
Sub-office No. 39	31,571	73
Sub-office No. 41	3,632	80
Sub-office No. 42	4,804	27
Sub-office No. 43	3,295	83
Sub-office No. 44	3,626	83
Sub-office No. 46	7,737	51
Sub-office No. 47	9,957	00
Sub-office No. 48	5,497	47
Sub-office No. 49	846	13
Sub-office No. 50	761	00
Sub-office No. 51	9,564	27
Sub-office No. 56	348	89
Sub-office No. 58	11,067	91
Sub-office No. 66	7,060	45
Sub-office No. 68	3,168	00
Sub-office No. 69	637	83
Sub-office No. 72	9,416	34
Sub-office No. 73	5,111	10
Sub-office No. 75	4,018	96
Sub-office No. 77	20,434	64
Sub-office No. 85	1,982	03
Sub-office No. 86	1,090	27
Sub-office No. 93	8,308	03
Sub-office No. 94	264	01
Sub-office No. 95	22,333	18
Sub-office No. 98	15,305	00
Sub-office No. 99	197	00
Sub-office No. 101	2,136	93
Sub-office No. 102	733	54
Sub-office No. 103	8,054	62
Sub-office No. 104	5,939	88
Sub-office No. 105	11,333	20
Sub-office No. 106	6,982	31
Sub-office No. 107	2,160	27
Sub-office No. 108	2,620	66
Sub-office No. 109	996	86
Sub-office No. 110	259	53
Sub-office No. 111	9,940	22
Sub-office No. 112	647	53
Ahuntsic	873	03
Beaudoin St	3,533	75
Bordeaux	974	46
Cartierville	1,242	99

Nom du bureau	Recettes $	c.
Montréal—*Fin*		
Côte des Neiges Ouest	215	73
Côte St. Louis	2,622	04
Côte St. Michel	259	40
Côte Visitation	860	00
Delorimier Postal Station	21,417	69
Dominion	1,260	51
Greenfield Park	413	91
Hochelaga	9,040	86
Lachine	12,755	19
Lachine Locks	7,990	13
Leduc	4,004	00
Long Point	1,201	53
Longueuil	3,867	50
Montreal South	556	66
Montreal West	5,089	31
Mount Royal	150	00
Notre-Dame de Grâce	12,495	94
Notre-Dame des Victoires	609	98
Ontario St. Centre	6,856	82
Ontario St. East	6,636	36
Outremont Postal Station	9,0[illegible]5	91
Park Avenue	14,734	07
Park Avenue Extension	2,186	78
St. Catherine St. West	9,761	43
Ste. Cunégonde	8,959	32
St. Denis Street	15,611	78
St. Henri de Montreal	28,566	21
St. Jean Baptiste de Montreal	13,497	28
St. Jean de la Croix	4,784	13
St. Lambert (Chambly)	23,794	28
St. Lawrence St. Centre	13,243	99
St. Louis Square	6,383	43
St. Paul	6,123	81
Sault au Recollet	14,208	62
Tétreaultville	1,064	85
Verdun	13,408	66
Victoria Avenue	16,992	72
Villeneuve	5,280	23
Villeray	2,3[illegible]2	72
Ville St. Pierre	11,991	80
Westmount	31,917	43
Youville	6,388	30
Montreal Nord	1,020	72
Mont Rolland	892	46
Monument	342	69
Morin Heights	1,067	54
Mount Johnson	498	22
Mousseauville	163	96
Namur	429	35
Napierville	1,428	02
Neubois	435	44
Neuville	855	33
New Carlisle	4,696	64
New Glasgow	9[illegible]5	02
New Liverpool	199	50
Newport Centre	360	49
Newport Point	294	33
New Richmond	1,653	34
New Richmond Station	1,308	12
Nicolet	5,693	00
Nominingue	1,858	79
Normandin	1,699	25
North Coaticook	960	68
North Hatley	3,771	34
North Nation Mills	381	29
North Stanbridge	406	53
North Stukely	433	60
North Timiskaming	1,369	02
North Wakefield	522	61
Notre-Dame de Ham	417	00

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Notre-Dame de la Paix	373 78	Québec—*Fin*	
Notre-Dame de la Salette	549 79	Sub-office No. 2	7,656 20
Notre Dame de Lévis	7,754 27	Candiac	10,167 50
Notre-Dame de Pierreville	454 92	Faubourg St. Jean Baptiste	23,699 06
Notre-Dame de Rimouski	359 97	Lairet	3,358 19
Notre-Dame des Bois	635 61	Palais	12,692 70
Notre-Dame de Stanbridge	401 57	Rue St. Joseph	20,466 26
Notre-Dae du Lac	1,523 99	St. Roch de Québec	64,904 58
Notre-Dame du Lac Station	384 32	St. Sauveur de Québec	13,635 61
Notre-Dame du Laus	454 77	Sans Bruit	8,327 32
Notre-Dame du Portage	585 53	Stadacona	352 61
Notre-Dame du Rosaire	649 81	Quyon	2,042 36
Noyan	472 57	Racine	440 90
Oka	976 19	Rapide de l'Orignal	562 52
Ormstown	4,337 79	Rapides des Joachims	287 87
Ormstown Station	835 47	Rawdon	2,286 91
Otter Lake	657 92	Repentigny	1,181 38
Padoue	593 26	Restigouche	1,033 82
Panet	421 08	Richardville	290 46
Papineauville	2,514 13	Richmond	10,625 71
Paquette	530 33	Rigaud	3,754 61
Parent	1,469 56	Rimouski	12,693 99
Parisville	485 37	Ripon	553 66
Parkhurst	360 81	River Beaudette	663 78
Paspébiac	2,453 33	River Désert	1,682 65
Paspébiac West	427 30	Riverfield	241 74
Peninsula Gaspé	372 61	River Joseph	284 94
Pentecost River	221 97	Rivière a Pierre	964 16
Percé	1,195 43	Rivière Bleue	1,580 39
Peribonca	698 06	Rivière Bois-Clair	897 33
Perkins	451 14	Rivière du Loup Centre	2,915 92
Petite Matane	141 19	Rivière du Loup (en bas)	6,705 51
Phillipsburg, East	1,165 87	Rivière du Loup Station	8,087 45
Pierreville	3,423 25	Rivière du Moulin	589 26
Pintendre	190 08	Rivière Ouelle	491 44
Piopolis	270 17	Rivière Raquette	361 30
Plaisance	545 84	Rivière Trois-Pistoles	637 40
Plessisville	5,129 14	Rivington	261 51
Plessisville Station	2,374 53	Robertsonville	1,248 59
Pointe au Chêne	435 48	Roberval	8,932 84
Pointe au Pic	3,750 25	Robitaille	396 44
Pointe aux Trembles (Laval)	3,428 08	Rock Forest	337 88
Pointe Basse	115 06	Rock Island	8,570 53
Pointe Claire	3,680 35	Rougemont Station	386 10
Pointe du Lac	430 48	Roxton Falls	2,134 64
Pointe Gatineau	968 94	Roxton Pond	1,081 86
Pointe Fortune	1,065 78	Rupert	284 15
Point St. Peter	175 72	St. Adalbert	225 13
Poltimore	408 51	Ste. Adélaide de Pabos	452 38
Pontbriand	609 15	Ste. Adèle	1,336 63
Pont de Maskinongé	1,501 04	St. Adelphe de Champlain	943 44
Pont Etchemin	1,590 29	St. Adolphe de Dudswell	463 61
Pont Rouge	2,383 10	St. Adolphe de Howard	443 24
Pont St. Maurice	1,671 17	St. Adrien	866 84
Portage du Fort	899 24	St. Agapit	599 61
Port Alfred	1,703 68	Ste. Agathe de Lotbinière	1,037 37
Port Daniel Centre	687 09	Ste. Agathe des Monts	10,102 49
Port Daniel East	903 40	Ste. Agnes de Dundee	426 29
Portneuf	1,646 79	St. Aimé	1,301 55
Portneuf Station	968 30	St. Alban	919 49
Price	1,722 53	St. Albert	238 46
Princeville	2,370 20	St. Alexandre d'Iberville	827 94
Privat	962 57	St. Alexandre de Kamouraska	1,373 62
Proulxville	615 66	St. Alexis de Montcalm	1,097 45
Quai de Rimouski	424 69	St. Alexis des Monts	645 50
Quai des Eboulements	604 24	St. Alphonse	279 06
Québec	*465,552 74	St. Alphonse de Caplan	327 79
*Divisées comme suit:—		St. Amédée de Péribonca	312 37
Bureau principal	199,707 35	St. Anaclet	689 97
Station B	93,927 11	St. Anastasie	697 80
Sub-office No. 1	6,658 25	St. André Avelin	1,378 40

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
St. André de Kamouraska	1,432 37
St. André de Restigouche	234 14
St. Andrews East	1,483 55
Ste. Angèle de Laval	748 29
Ste. Angèle de Monnoir	479 24
Ste. Angèle de Rimouski	718 14
St. Anicet	858 43
Ste. Anne de Beaupré	4,796 67
Ste. Anne de Bellevue	3,967 79
Ste. Anne de Chicoutimi	1,136 57
Ste. Anne de la Pérade	2,457 47
Ste. Anne de la Pocatière	4,728 39
Ste. Anne des Monts	1,477 48
Ste. Annes des Plaines	609 71
Ste. Anne du Lac	393 05
St. Anselme	1,540 72
St. Anselme Station	905 83
St. Antoine, Lotbinière	530 06
St. Antoine, River Richelieu	1,151 74
St. Apollinaire	830 25
Ste. Apolline de Patton	310 17
St. Armand Station	992 36
St. Arsène	479 69
St. Aubert	719 73
St. Augustin de Quebec	642 02
St. Augustin, Two Mountains	557 22
Ste. Aurelie	284 76
St. Barnabé Nord	1,104 82
St. Barnabé Sud	353 31
St. Barthélemi	1,945 42
St. Bazile de Portneuf	3,139 01
St. Bazile le Grand	418 13
Ste. Béatrix	288 17
St. Benjamin	339 92
St. Benoit	782 24
St. Benoit Labre	588 34
St. Bernard de Dorchester	608 99
St. Blaise	263 39
Ste. Blandine	333 77
St. Bonaventure	527 32
St. Boniface de Shawinigan	1,012 80
Ste. Brigide d'Iberville	404 01
Ste. Brigitte des Saults	522 42
St. Bruno	401 87
St. Bruno Lac St. Jean	573 40
St. Calixte de Kilkenny	325 51
St. Camille	981 29
St. Camille de Bellechasse	1,804 22
St. Canute	299 99
St. Casimir	3,209 25
Ste. Catherine	626 11
Ste. Catherine's Bay	140 52
Ste. Cécile de Levrard	369 14
Ste. Cécile de Masham	407 85
Ste. Cécile de Milton	299 98
Ste. Cécile de Whitton	422 39
Ste. Cécile Station	125 29
St. Célestin	843 11
St. Césaire	2,486 50
St. Charles de Bellechasse	1,639 98
St. Charles de Caplan	786 12
St. Charles, River Richelieu	525 35
Ste. Christine	334 81
St. Chrysostôme	2,283 88
Ste. Claire	1,719 07
St. Claude	192 93
St. Clement	441 61
St. Clet	1,135 66
Ste. Clothilde	1,351 50
St. Côme	231 27
St. Constant	849 20
Ste. Croix	1,545 31
St. Cuthbert	1,237 99
St. Cyprien	318 91
St. Cyrille de l'Islet	866 62
St. Cyrille de Wendover	1,476 04
St. Damase	516 13
St. Damase de Matane	367 94
St. Damase des Aulnaies	200 67
St. Damien de Brandon	401 86
St. Damien de Buckland	863 65
St. David de Levis	599 38
St. David de Yamaska	569 77
St. Denis de la Bouteillerie	609 90
St. Denis River Richelieu	1,593 93
St. Désiré du Lac Noir	570 18
St. Didace	323 06
St. Dominique de Bagot	569 67
St. Donat	684 15
St. Donat de Montcalm	474 42
St. Edouard de Napierville	349 39
St. Edwidge	500 15
St. Eleuthère	854 58
St. Elie	392 21
Ste. Elizabeth	1,081 84
St. Eloi	595 05
St. Elzéar de Beauce	458 98
St. Elzéar de Laval	494 17
Ste. Emélie de L'Energie	744 20
Ste. Emélie de Lotbinière	865 95
St. Emile de Suffolk	344 94
St. Ephrem de Tring	1,699 43
St. Esprit	829 53
St. Etienne de Beauharnois	274 59
St. Etienne de Bolton	231 69
St. Etienne des Grès	343 02
St. Eugène de Grantham	709 34
St. Eugène de Guigues	272 65
Ste. Eulalie	870 86
St. Eusèbe	256 42
St. Eustache	3,014 56
St. Evariste de Forsyth	467 71
St. Evariste Station	3,196 83
St. Fabien	1,521 50
Ste. Famille	324 10
St. Faustin	260 58
St. Faustin Station	1,065 25
St. Félicien	4,284 55
Ste. Félicité	592 65
St. Félix de Kingsey	858 72
St. Félix de Valois	1,740 94
St. Ferdinand	1,674 45
St. Flavien	1,075 97
Ste. Flore	538 32
Ste. Florence	733 09
St. Fortunat	309 31
St. Foy	916 11
St. François de Sales Station	225 48
St. François du Lac	1,262 35
St. François Montmagny	811 18
St. François Xavier de Brompton	927 21
St. Frédéric	485 80
St. Gabriel de Brandon	3,053 36
St. Gabriel de Rimouski	656 60
St. Gédéon	649 22
St. Gédéon de Beauce	508 39
St. Gédéon Station	344 29
Ste. Geneviève de Batiscan	2,193 51
Ste. Geneviève de Pierrefonds	1,293 44
St. George Beauce	1,513 80
St. George de Windsor	669 73
St. George Est	6,677 78

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
St. Gérard	802 50
St. Gérard d'Yamaska	166 33
St. Germain de Grantham	1,264 52
St. Germain de Kamouraska	305 14
Ste. Germain Station	456 81
Ste. Gertrude	610 97
St. Gervais	1,223 51
St. Giles	386 56
St. Godfroy	547 59
St. Grégoire	1,202 09
St. Guillaume d'Upton	1,954 44
St. Guillaume Station	414 06
Ste. Hélène de Bagot	561 95
Ste. Hélène de Kamouraska	845 73
Ste. Hénédine	1,471 63
St. Henri de Lévis	1,227 42
St. Hermas	1,237 57
St. Herménégilde	332 17
St. Hilaire Station	898 93
St. Hilaire Village	669 60
St. Hilarion	192 57
St. Hippolyte de Kilkenny	351 54
St. Honoré	810 26
St. Hubert	602 43
St. Hugues	1,183 51
St. Hyacinthe	32,672 66
St. Ignace du Lac	341 87
St. Irénée	507 61
St. Isidore d'Auckland	479 58
St. Isidore Dorchester	833 40
St. Isidore Laprairie	548 85
St. Jacques	2,757 79
St. Jacques le Mineur	268 25
St. Janvier	494 37
St. Jean	20,360 65
St. Jean-Baptiste de Rouville	694 41
St. Jean Chrysostôme	1,757 47
St. Jean de Dieu	700 15
St. Jean de Matha	767 87
St. Jean des Piles	594 85
St. Jean d'Orl ans	371 26
St. Jean L'Evangéliste	598 20
St. Jean Port-Joli	1,546 92
St. Jerôme	9,239 72
St. Joachim de Montmorency	460 72
St. Joachim de Shefford	319 27
St. Joseph d'Alma	1,267 14
St. Joseph de Beauce	5,535 89
St. Joseph de Lévis	546 00
St. Joseph de Sorel	559 73
St. Joseph du Lac	267 32
St. Jovite	2,603 68
St. Jovite Station	1,082 66
St. Jude	657 89
Ste. Julie de Verchères	539 96
Ste. Julienne	662 66
Ste. Julie Station	284 58
St. Juste de Bretonnière	668 09
St. Justin	667 92
Ste. Justine de Newton	1,431 10
Ste. Justine Station	275 68
St. Lambert de Lévis	495 19
St. Laurent d'Orléans	425 78
St. Lazare Village	500 13
St. Léon	804 56
St. Léonard d'Aston	1,360 36
St. Léonard de Portneuf	276 60
St. L'on le Grand	779 16
St. Liboire	1,110 79
St. Liguori	359 '0
St. Louis de Courville	518 23
St. Louis de Gonzague	928 36
St. Louis du Ha Ha	669 81
Ste. Louise	594 47
Ste. Luce	196 36
Ste. Lucie de Beauregard	235 26
Ste. Lucie de Doncaster	250 39
St. Lucien	309 50
St. Ludger	948 15
Ste. Madeleine	2,319 38
St. Magloire	635 02
St. Malachie	857 19
St. Malo	628 53
St. Marc	402 53
St. Marc des Carrières	1,224 86
St. Marcel de l'Islet	359 97
St. Marcel de Richelieu	322 58
Ste. Marguerite de Dorchester	630 88
Ste. Marie Beauce	5,403 80
Ste. Marie Salomée	332 10
Ste. Marthe	496 79
St. Martin	418 45
Ste. Martine	913 51
St. Mathieu de Laprairie	279 41
St. Mathieu (Rimouski)	402 01
St. Maurice	846 37
Ste. Mélanie	263 92
St. Michel de Bellechasse	859 40
St. Michel de Napierville	345 03
St. Michel de Rougemont	662 00
St. Michel des Saints	1,320 46
St. Moïse Station	1,282 05
Ste Monique de Nicolet	652 04
Ste. Monique des Deux Montagnes	429 51
St. Narcisse	959 54
St. Nazaire	492 21
St. Nicholas	383 86
St. Nicholas Station	365 19
St. Norbert Berthier	402 07
St. Norbert d'Arthabasca	356 16
St. Octave	875 49
St. Odilon	421 53
St. Omer	389 58
St. Ours	1,334 81
St. Pacôme	1,660 08
St. Pamphile	1,622 52
St. Pascal	3,866 18
St. Paul de Chester	505 40
St. Paul de Buton	677 63
St. Paulin	1,011 98
St. Paul l'Ermite	399 77
Ste. Perpétue	492 31
St. Philémon	544 93
St. Philippe d'Argenteuil	565 41
St. Philippe de Laprairie	701 71
St. Philippe de Néri	829 75
Ste. Philomène	355 70
Ste. Philomène de Fortierville	959 23
St. Pie	2,454 37
St. Pierre Baptiste	353 99
St. Pierre les Becquets	667 87
St. Pierre Montmagny	617 78
St. Placide	518 48
St. Polycarpe	1,404 12
St. Prime	886 66
St. Prosper	812 53
St. Prosper de Dorchester	1,082 15
St. Raphaël Bellechasse	1,102 80
St. Raymond	3,509 34
St. Rémi	3,779 67
St. Rémi d'Amherst	527 72

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Suite*

Non du bureau	Recettes $ c.
St. Rémi de Tingwick	469 61
St. Robert	320 25
St. Roch de Richelieu	695 94
St. Roch des Aulnaies	542 45
St. Roch l'Achigan	781 09
St. Romain	235 58
St. Romuald d'Etchemin	2,272 95
St. Rosaire	612 50
Ste. Rosalie	720 87
Ste. Rose	1,604 65
Ste. Rose de Lima	387 36
Ste. Rose du Dégelé	1,155 07
Ste. Sabine	161 00
Ste. Sabine de Bellechasse	280 08
Ste. Sabine Station	280 10
St. Samuel de Gayhurst	501 87
St. Sauveur des Montagnes	525 43
Ste. Scholastique	2,833 68
St. Sébastien	721 72
St. Sébastien de Beauce	757 86
St. Siméon	545 65
St. Simon de Bonaventure	457 02
St. Simon de Rimouski	548 41
St. Simon d'Yamaska	551 48
St. Sixte	182 95
Ste. Sophie de Lacorne	373 00
Ste. Sophie de Lévrard	870 64
Ste. Sophie de Mégantic	571 15
St. Stanislas de Champlain	1,387 15
St. Stanislas de Kostka	371 62
St. Sylvère	437 88
St. Sylvestre	1,175 51
St. Télesphore	487 09
Ste. Thècle	1,492 56
Ste. Thècle Station	883 98
St. Théodore	316 75
St. Théodore d'Acton	426 61
St. Théophile	349 72
Ste. Thérèse de Blainville	5,954 82
St. Thomas de Joliette	441 46
St. Timothée	467 31
St. Tite	3,731 93
St. Tite des Caps	451 03
St. Ubalde	818 71
St. Ulric	1,101 21
St. Urbain de Charlevoix	470 12
St. Urbain de Châteauguay	551 24
Ste. Ursule	876 65
St. Valentin	410 92
St. Valérien	439 56
St. Vallier	667 44
St. Vallier Station	311 75
Ste. Véronique	340 54
Ste. Victoire	486 31
St. Victor de Tring	1,249 56
St. Vincent de Paul	1,958 72
St. Wenceslas	616 68
St. Zacharie	1,408 66
St. Zénon	387 55
St. Zéphirin	681 09
St. Zotique	248 36
Sabrevois	280 09
Sandy Bay	825 20
Sault au Mouton	344 75
Sawyerville	2,374 48
Sayabee	979 42
Sayabec Station	2,880 66
Scotstown	2,777 28
Scott Junction	1,188 12
Senneterre	1,058 14

Nom du bureau	Recettes $ c.
Seven Islands	432 01
Shawbridge	1,111 88
Shawinigan Falls	*20,468 80
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	18,663 36
Sub-office No. 1	1,805 44
Shawville	4,269 23
Sheenborough	513 09
Sherbrooke	*103,592 26
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	66,719 87
Sub-office No. 3	1,909 71
Sub-office No. 4	19,922 15
East Sherbrooke	239 18
South Sherbrooke	14,801 35
Sherrington	562 60
Shigawake	356 34
Sillery	491 02
Sixteen Island Lake	776 79
Sorel	10,327 00
South Bolton	316 85
South Durham	2,237 19
South Quebec	355 87
South Roxton	823 65
South Stukely	776 17
Spring Hill	385 43
Stanbridge East	1,335 08
Stanbridge Station	329 46
Standon	514 14
Stanstead	3,341 72
Stoke Centre	503 03
Stornoway	365 11
Stratford Centre	370 78
Sully	615 40
Sutton	5,502 37
Sutton Junction	746 67
Sweetsburg	1,493 12
Tadoussac	1,397 40
Taillon	501 29
Taschereau	1,171 45
Terrebonne	4,920 62
Terre Haute	162 21
Thetford Mines	12,651 59
Thetford Mines West	1,478 46
Thetford Sud	383 43
Thurso	1,810 24
Tikuape	575 85
Timiskaming Station	4,450 20
Tingwick	714 13
Tomifobia	474 18
Tourville	847 21
Trenholme	317 74
Tring Junction	678 03
Trois Pistoles	3,745 80
Trois Rivières	*53,757 46
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	43,593 50
Sub-office No. 1	6,184 70
Sub-office No. 2	3,979 26
Ulverton	272 45
Upper Bedford	896 66
Upton	1,422 93
Val Barrette	904 35
Val Brillant	2,585 89
Valcourt	1,674 60
Val des Bois	399 10
Val Jalbert	859 07
Valleyfield	12,602 90
Val Morin	511 76
Val Quesnel	420 26
Val Racine	235 43

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de Québec—*Fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Val Tétreau	238 31	Weir	639 40
Varennes	1,433 53	West Brome	667 10
Vaudreuil	1,275 16	West Broughton	447 83
Vaudreuil Station	1,486 51	West Shefford	1,359 13
Venosta	389 55	Wickham West	1,347 99
Verchères	1,363 05	Windsor	3,623 60
Victoriaville	14,536 14	Windsor East	1,372 84
Viger	751 78	Woburn	375 76
Village Blier	424 71	Wolfestown	326 96
Village des Aulnaies	447 51	Wotton	1,763 69
Village Richelieu	808 32	Wright	478 26
Ville La Salle	783 53	Wyman	483 07
Ville Marie	2,396 35	Yamachiche	1,602 64
Villemontel	632 62	Yamaska	531 74
Wakefield	1,477 15	Yamaska Est	397 00
Waltham Station	520 00	Bureaux non-comptables	131,258 29
Warden	1,203 82		
Warwick	3,005 55		5,534,514 24
Waterloo	6,770 53	Moins la valeur des timbres-poste	
Waterville	2,229 77	apposés sur les bons de poste	4,000 84
Way's Mills	341 70		
Weedon	1,563 80		5,530,513 40

Province de la Nouvelle-Ecosse

Advocate Harbour	724 45	Bridgetown	7,775 75
Amherst	*41,549 56	Bridgeville	243 12
*Divisées comme suit:—		Bridgewater	14,519 77
Bureau principal	40,503 69	Brighton	284 82
Sub-office No. 1	674 10	Brookfield (Colchester)	1,057 78
Sub-office No. 2	371 77	Brookfield (Queens)	449 90
Annapolis Royal	7,427 53	Brooklyn (Queens)	503 24
Antigonish	13,373 27	Caledonia (Queens)	1,887 98
Arcadia	448 53	Caledonia Mines	1,107 81
Arichat	1,741 89	Cambridge Station	575 90
Athol	324 43	Canning	4,224 93
Auburn	674 99	Canso	4,043 08
Avonport Station	510 14	Cape North	339 46
Aylesford	3,339 86	Cape St. Mary	136 86
Baddeck	2,899 00	Carleton	545 76
Bailey's Brook	249 42	Centre Burlington	404 89
Barrington	1,872 80	Centreville	674 04
Barrington Passage	1,300 99	Chester	3,987 14
Barss' Corner	976 30	Chester Basin	1,006 82
Barton	394 13	Cheverie	448 17
Bass River	1,296 14	Chignecto	252 02
Bayside	147 47	Christmas Island	433 43
Bear River	4,107 61	Church Point	1,347 74
Bedford	2,090 92	Clark's Harbour	2,034 00
Belleveau Cove	627 39	Clementsport	1,195 49
Belmont	731 99	Clementsvale	446 27
Berwick	5,522 21	Cleveland	381 49
Bible Hill	1,100 39	Clyde River	532 36
Big Bras d'Or	266 78	Cold Brook Station	322 41
Big Tracadie	397 96	Collingwood Corner	477 37
Bill Town	281 75	Conquerall Banks	226 93
Birch Grove	658 67	Crossburn	192 40
Blandford	293 53	Cross Roads, Country Harbour	323 31
Block House	348 47	Dartmouth	13,570 00
Boylston	712 54	Debert Station	987 29
Bridgeport	472 33	Deep Brook	936 49

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Nouvelle-Ecosse—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Denmark	484 21	Imperoyal	1,697 28
Descousse	652 21	Ingonish	312 82
Digby	9,195 92	Ingramport	539 60
Diligent River	330 43	Inverness	4,732 81
Dominion No. 4	733 51	Iona	457 70
Dominion No. 6	892 49	Isaac's Harbour	497 74
Earltown	188 74	Joggin Mines	2,888 39
East Apple River	379 20	Jordan Falls	555 41
East Erinville	86 42	Judique North	224 29
Eastern Harbour	1,270 21	Kempt	336 84
East Pubnico	291 18	Kemptville	629 54
East Southampton	302 47	Kentville	19,801 38
Economy	385 12	Kingsport	738 16
Eel Brook	239 69	Kingston Station	2,443 08
Elderbank	531 99	La Have	1,314 52
Ellershouse	649 12	Lantz Siding	253 75
Elmsdale	1,333 10	L'Ardoise	454 88
Enfield	589 94	Larry's River	241 29
English Town	338 79	Lawrencetown	3,074 37
Eureka	791 28	Lequille	398 29
Falmouth	694 21	Liscomb	421 12
Five Islands	579 83	Little Bras d'Or	242 90
Florence	865 70	Little Brook	333 26
Forties Settlement	246 17	Little River	598 08
Frankville	460 93	Liverpool	9,180 14
Freeport	1,291 81	Lochaber	299 45
Frizzleton	270 96	Lockeport	2,398 91
Gabarouse	214 60	Londonderry	1,363 93
Gaspereaux	1,585 12	Louisburg	2,484 10
Gay's River	272 77	Louisdale	228 74
Glace Bay	17,758 60	Lower Argyle	301 68
Glenholme	435 39	Lower East Pubnico	539 20
Glenwood	186 05	Lower L'Ardoise	351 19
Goldboro	755 47	Lower Wood Harbour	1,078 93
Gold River	540 48	Lunenburg	11,494 90
Grafton	309 20	Lydgate	380 26
Grand Etang	445 07	Lyon's Brook	597 83
Grand Narrows	307 56	McGray	138 86
Grand Pré	956 78	McKay's Corners	206 41
Grand River	414 50	Mabou	1,099 51
Granville Centre	416 60	Maccan	1,200 55
Granville Ferry	1,971 30	Mahone Bay	4,626 49
Great Village	1,508 63	Main-a-Dieu	280 10
Greenfield	314 15	Maitland	405 91
Greenville Station	233 65	Maitland (Hants)	1,435 59
Greenwich	970 07	Marble Mountain	540 61
Guysborough	2,711 68	Margaree Forks	390 28
Halifax	*394,437 63	Margaree Harbour	813 27
*Divisées comme suit:—		Margaretsville	582 51
Bureau principal	285,196 82	Marion Bridge	228 34
Sub-office No. 3	2,350 00	Meadowville Station	458 78
Sub-office No. 4	19,402 89	Melvern Square	651 11
Sub-office No. 5	8,881 85	Merigomish	604 80
Sub-office No. 6	51,900 00	Meteghan	940 84
Sub-office No. 7	2,095 66	Meteghan River	1,077 35
Armdale	1,609 00	Meteghan Station	453 04
Fairview Station	418 00	Middle Musquodoboit	2,029 27
Morris Street	6,138 30	Middle Stewiacke	369 41
North End	16,445 11	Middleton	7,287 15
Hampton	407 10	Middle West Pubnico	291 30
Hantsport	4,084 49	Milford Station	883 72
Harbourville	225 41	Millsville	405 48
Havre Boucher	519 52	Mill Village	719 13
Hazel Hill	882 76	Milton	1,368 48
Head of St. Margaret's Bay	372 01	Morden	232 25
Heatherton	454 81	Moser's River	375 59
Hebron	951 43	Mount U iacke	550 74
Hemford	366 63	Mulgrave	3,340 59
Hopewell	1,191 32	Musquodoboit Harbour	1,654 37
Hortonville	440 28	Nappan Station	955 38
Hubbard's	1,610 07	Necum Teuch	189 91

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Nouvelle-Ecosse—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Neil's Harbour	245 49	Saulnierville	464 45
New Aberdeen	2,713 74	Scotch Village	436 04
New Albany	279 89	Scotsburn	1,316 86
New Germany	1,353 39	Scotsville	166 65
New Glasgow	34,444 05	Shag Harbour	456 52
New Harbour West	174 98	Sheet Harbour	1,200 48
Newport	1,146 38	Shelburne	4,687 47
Newport Landing	415 19	Sherbrooke	1,611 07
New Ross	817 80	Shinimecas Bridge	285 67
New Waterford	5,675 30	Ship Harbour	258 76
Nictaux Falls	414 45	Shubenacadie	3,229 27
Noël	505 32	Smith's Cove	893 02
North Brookfield	340 11	Somerset	655 00
North East Harbour	206 08	Sonora	281 29
North Lochaber	1,249 55	Southampton	407 30
North Port	515 97	South Farmington	473 01
North Sydney	18,445 65	South Gut of St. Ann's	180 77
Old Barns	584 19	South Maitland	472 00
Old Bridgeport	1,679 96	South Ohio	1,014 30
Oldham	324 99	Springfield	1,179 28
Orangedale	705 26	Springhill	9,927 38
Oxford	6,044 00	Springhill Junction	358 45
Oxford Junction	559 10	Spry Bay	249 60
Paradise	1,033 36	Stake Road	796 39
Parrsboro	6,592 09	Stellarton	9,202 19
Petite de Grat Bridge	262 90	Stewiacke	2,920 40
Petite Riviere Bridge	865 59	Strathlorne	196 80
Pictou	13,990 31	Summerville	158 99
Pictou Landing	208 01	Sunnybrae	467 82
Plympton	450 27	Surett Island	173 96
Point Tupper	750 81	Sydney	*64,304 27
Pomquet	226 10	*Divisées comme suit:—	
Port Clyde	607 34	Bureau principal	57,979 39
Port Dufferin	421 61	Ashby	1,217 38
Port George	403 23	Subway	3,435 63
Port Grenville	933 30	Whitney Pier	1,671 87
Port Hastings	834 42	Sydney Mines	9,642 87
Port Hawkesbury	3,517 75	Tancook Island	328 70
Port Hood	1,725 52	Tangier	620 75
Port Hood Mines	299 47	Tatamagouche	3,385 69
Port Howe	393 62	Thompson Station	328 73
Port la Tour	342 38	Thorburn	1,240 38
Port Lorne	394 63	Three Mile Plains	366 35
Port Maitland	1,053 76	Tidnish	182 94
Port Medway	550 28	Tiverton	736 08
Port Morien	1,324 84	Torbrook Mines	403 85
Port Mouton	545 23	Tracadie	354 41
Port Williams	2,376 26	Trenton	3,555 76
Prospect	205 69	Truro	51,040 85
Pubnico	898 91	Tusket	853 17
Pugwash	3,326 09	Upper Kennetcook	327 41
Pugwash Junction	330 53	Upper Musquodoboit	937 33
Queensport	449 10	Upper Port la Tour	318 96
Quinan	123 02	Upper Stewiacke	1,446 79
Reserve Mines	836 71	Wallace	1,392 13
River Bourgeois	316 47	Wallace Bridge	356 63
River Dennis Station	371 66	Walton	848 13
River Hebert	2,717 86	Waterville	1,809 60
River John	2,618 53	Waverley	244 73
Riverport	1,379 69	Wedgeport	588 50
Rockdale	193 27	Wentworth Centre	144 51
Rose Bay	388 88	West Arichat	536 90
Roseway	227 69	West Bay	336 52
Round Hill	724 68	West Branch, River John	272 66
St. Andrews	335 47	Westchester Station	858 53
Ste. Croix	381 17	West Dublin	418 72
St. Peter's	2,307 10	West Gore	379 90
Sable River West	401 06	West La Have	492 57
Salmon River	386 23	Westport	1,138 80
Sandy Cove	648 14	West Pubnico	647 59
Sandy Point	458 03	West River Station	516 51

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Nouvelle-Ecosse—*Fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Westville	6,518 90	Yarmouth	26,741 29
Weymouth	3,249 84	Yarmouth North	2,723 08
Weymouth North	665 10	Yarmouth South	2,479 73
Whitehead	404 82	Bureaux non-comptable	128,090 01
Whycocomagh	960 40		
Williamsdale East	105 37		1,277,998 90
Wilmot	348 41	Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	923 19
Windsor	19,150 87		
Windsor Forks	216 01		
Wolfville	14,125 46		1,277,075 71

Province du Nouveau-Brunswick

Adamsville	304 81	Cumberland Bay	680 04
Albert	1,000 21	Dalhousie	4,685 82
Alma	830 44	Debec	1,616 35
Anagance	590 02	Doaktown	2,051 80
Andover	1,356 09	Dorchester	3,240 26
Apohaqui	1,452 42	Douglastown	587 06
Aroostook Junction	977 31	Durham Bridge	466 31
Arsenault Siding	300 77	Durham Centre	465 59
Back Bay	310 91	East Florenceville	2,381 31
Baie Verte	524 76	East St. John	3,246 13
Bakers Brook	467 40	Edgett's Landing	435 63
Balmoral	292 82	Edmundston	12,319 84
Barnaby River	956 33	Eel River Crossing	712 06
Bass River	384 34	Elgin	1,050 19
Bath	2,758 67	Elm Tree	454 85
Bathurst	11,758 94	Fairhaven	174 58
Bayfield	1,033 43	Fairville	5,181 40
Beaver Harbour	539 45	Five Fingers	433 38
Beechwood	112 17	Florenceville	708 57
Benton	808 51	Fredericton	61,692 44
Blackville	2,176 08	Fredericton Junction	1,059 60
Blissfield	264 82	Gagetown	1,687 32
Bloomfield Station	493 99	Glassville	1,080 19
Boiestown	1,269 89	Grand Anse	643 14
Bristol	1,025 52	Grand Falls	6,453 33
Buctouche	2,479 39	Grand Harbour	824 62
Burnt Church	397 89	Great Shemogue	224 27
Burnt Land Brook	123 91	Green Point	327 51
Burtt's Corner	655 47	Green River Station	434 79
Butternut Ridge	1,406 59	Hampstead	510 04
Cambridge	643 19	Hampton	906 66
Campbellton	19,009 00	Hampton Station	2,978 16
Campo Bello	570 09	Harcourt	998 68
Canaan Station	154 66	Hartland	6,042 17
Canterbury Station	1,658 80	Harvey	409 54
Cape Bald	388 01	Harvey Station	1,361 30
Caraquet	2,501 75	Hatfield Point	902 90
Castalia	448 00	Hawkshaw	847 94
Centreville	2,618 72	Hillsborough	2,690 85
Chamcook	309 64	Hopewell Cape	521 74
Chatham	12,666 97	Hopewell Hill	348 86
Chipman	2,897 70	Hoyt Station	577 06
Clair	706 71	Inkerman	277 11
Clifton	471 55	Jacquet River	1,270 29
Cocagne	311 70	Jemseg	320 06
Cody's	735 39	Kedgewick	1,487 44
Coldstream	252 24	Kent Junction	375 82
Cole's Island	750 58	Keswick Ridge	181 69
Collins	512 88	Kilburn	356 85
Corn Hill	180 75	Kingston (Kings)	296 58
Cross Creek	865 26	Kouchibouguac	346 15

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province du Nouveau-Brunswick—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Lake Baker	256 13
Lakeville	777 39
Lambertville	232 05
Lameque	536 06
Leonardville	198 46
Lepreau	938 13
Little Shemogue	391 09
Loggieville	2,164 47
Lord's Cove	468 40
Lower Hainesville	634 47
Lower Southampton	1,098 89
Ludlow	417 86
McAdam Junction	4,044 24
Marysville	2,197 30
Maugersville	559 38
Meductic	196 24
Melrose	474 90
Memramcook	894 54
Middle Sackville	853 84
Midgic Station	324 07
Millerton	939 97
Milltown	2,969 09
Millville	1,326 57
Minto	2,367 06
Moncton	*325,834 91
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	324,662 91
Sub-office No. 1	
Sub-office No. 3	977 00
Sub-office No. 4	195 00
Moore's Mills	617 93
Moorehouse	120 44
Mount Carmel	233 89
Mount Pleasant	245 85
Mount of Keswick	599 19
Napudogan	354 95
Narrows	225 63
Nash Creek	565 59
Nashwaak Bridge	887 50
Nashwaaksis	378 58
Nauwigewauk	288 09
Neguac	413 18
Newcastle	13,097 67
Newcastle Creek	262 56
New Mills	405 06
North Devon	1,747 02
North Head	1,551 08
Norton	2,529 60
Oak Point	268 87
Oromocto	1,230 03
Paquetville	318 23
Pennfield	214 59
Pennfield Ridge	273 57
Penobsquis	765 98
Perth	4,298 75
Petitcodiac	3,255 17
Petit Rocher	839 23
Pinder	594 89
Plaster Rock	2,528 85
Pointe de Bute	703 87
Port Elgin	3,176 96
Prime	153 99
Prince William	555 19
Prince William Station	255 69
Quarryville	236 36
Red Bank	618 08
Renous	531 77
Rexton	3,203 52
Richibucto	2,532 34
Riley Brook	312 68
Ripples	601 11
River Bank	59 23
River Charlo	445 84
River de Chute	211 06
River Side	736 99
Rockland	56 97
Rogersville	1,955 65
Rolling Dam Station	1,523 20
Rothesay	2,049 69
Rusagornis Station	273 88
St. Andrews	6,423 51
Ste.Anne de Madawaska	372 68
Ste. Anne du Bocage	126 70
St. Anthony	411 47
St. Bazil	766 93
St. Charles	155 11
St. François de Madawaska	527 33
St. George	3,939 55
St. Isidore	189 29
St. Jacques	398 79
St. John	*271,149 06
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	195,991 57
Sub-office No. 1	4,712 94
Sub-office No. 2	10,753 71
Sub-office No. 3	8,831 97
Haymarket Square	3,992 35
Indiantown	1,966 11
Marsh Bridge	1,748 45
Milledgeville	1,556 24
Sand Point Road	18 00
St. John North	13,463 88
St. John West	8,625 28
Union Street	19,488 56
St. Joseph, Westmoreland	1,714 13
St. Leolin	197 01
St. Leonard Station	2,096 37
St. Louis de Kent	597 59
St. Martin's	1,284 17
St. Paul's	220 59
St. Quentin	2,295 38
St. Stephen	19,281 60
Sackville	15,107 95
Salisbury	1,572 19
Salmonhurst	419 76
Seal Cove	743 63
Shediac	5,882 80
Sheffield	191 63
Shippigan	901 35
Shives Athol	341 56
Siegas	302 68
South Branch of St. Nicholas River	208 57
South Devon	1,777 69
South Nelson	1,028 58
Springfield	411 39
Stanley	2,198 57
Stickney	314 44
Stonehaven	353 17
Sunny Brae	837 78
Sussex	15,056 81
Tabucintac	562 42
Taymouth	538 56
Tracadie	1,803 70
Tracey Station	598 96
Upham	355 60
Upper Gagetown	345 31
Upper Kent	438 04
Upper Pockmouche	390 79
Upper Sackville	845 79
Upper Woodstock	375 35

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province du Nouveau-Brunswick—*Fin*

Nom du bureau	eRcettes $ c.	Nom do bureau	Recettes $ c.
Verret	77 15	Young's Cove Road	387 30
Victoria	1,024 08	Zealand Station	345 25
Waterside	142 21	Bureau non comptables	84,191 31
Welsford	789 08		
West Bathurst	2,671 08		1,111,188 55
Westfield	290 78	Moins la valeur des timbres-poste	
White Head	278 27	apposés sur les bons de poste	803 18
Wilson's Beach	457 87		
Windsor	112 28		1,110,385 37
Woodstock	18,934 80		

Province de l'Ile du Prince-Edouard

Albany	1,075 19	Miscouche	683 33
Alberton	3,696 14	Montague	4,875 25
Armadale	322 18	Morrell	1,078 48
Beaton's Mills	348 58	Mount Stewart	1,440 42
Bedeque	452 40	Murray Harbour	1,046 88
Bedford Station	322 65	Murray River	1,051 75
Belfast	713 48	New Glasgow	303 50
Bloomfield Station	721 87	New London	508 69
Bonshaw	474 20	New Wiltshire	779 14
Bredalbane	989 26	Northam	359 73
Bridgetown	577 52	O'Leary Station	2,810 22
Bristol	236 36	Peake Station	604 77
Cape Traverse	686 66	Port Borden	1,112 16
Cardigan	1,650 97	Pownall	285 19
Central Bedeque	696 38	Princetown	922 35
Charlottetown	60,133 20	Richmond	643 03
Clyde River	800 57	St. Louis	783 33
Coleman	643 23	St. Mary's Road	675 36
Conway Station	380 98	St. Peter's Bay	1,354 50
Crapaud	532 81	Souris East	4,404 20
East Baltic	364 79	Stanley Bridge	399 97
Elmira	500 72	Summerside	20,511 09
Emerald	709 22	Tignish	2,618 04
Fredericton Station	342 20	Tyne Valley	905 75
Freetown	477 99	Vernon Bridge	710 56
French River	461 11	Victoria	753 46
Georgetown	1,423 10	Wellington Station	1,641 46
Hopefield	174 44	Wood Islands North	395 21
Howlan	441 38	Bureau non comptables	10,355 69
Hunter's River	2,291 26		
Kensington	2,689 74		150,928 37
Kinkora	529 91	Moins la valeur des timbres-poste	
Kinross	423 77	apposés sur les bons de poste	108 44
Lot 56	327 87		
Lower Montague	302 73		150,819 93

Province du Manitoba

Alexander	1,697 03	Aubigny	213 14
Altamont	1,362 92	Austin	1,733 75
Altona	2,673 99	Bagot	592 66
Amaranth	1,257 06	Baldur	2,112 40
Angusville	1,479 17	Balmoral	820 21
Arborg	1,965 96	Bannerman	389 74
Arden	2,100 27	Barrows	903 53
Argyle	341 54	Basswood	1,533 52
Arnaud	983 42	Beaman	100 66
Arrow River	534 77	Beauséjour	2,430 21
Ashern	1,904 91	Beaver	310 96
Ashville	378 19	Belmont	2,642 18

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province du Manitoba—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Benito	3,041 91
Beresford	510 15
Bethany	466 38
Beulah	2,916 26
Binscarth	2,630 98
Birch River	664 56
Bird's Hill	882 81
Birnie	851 64
Birtle	3,894 08
Boissevain	5,787 29
Bowsman River	2,677 25
Bradwardine	928 51
Brandon	106,905 44
Broad Valley	398 66
Brookdale	1,132 49
Broomhill	350 93
Brunkild	800 27
Bruxelles	536 42
Bunclody	204 71
Butler Station	275 59
Cameron	116 57
Camper	725 32
Carberry	5,214 82
Cardale	781 56
Cardinal	341 59
Carman	9,459 34
Carnegie	246 99
Carroll	907 90
Cartwright	2,498 63
Chatfield	418 86
Clandeboye	636 89
Clan William	1,386 03
Clearwater	911 58
Cordova	270 53
Coulter	341 20
Crandall	1,428 00
Cromer	586 04
Crystal City	2,821 07
Cypress River	2,089 33
Dand	422 90
Darlingford	2,115 06
Dauphin	24,395 97
Deepdale	836 70
Deerhorn	245 09
Deleau	539 67
Deloraine	4,744 06
Desford	321 71
Dominion City	1,826 60
Douglas Station	706 53
Dunrea	1,124 99
Durban	1,607 81
East Selkirk	428 99
Ebor	330 12
Eden	1,096 14
Edrans	481 44
Elgin	2,184 52
Elie	1,055 62
Elkhorn	3,131 29
Elm Creek	3,530 63
Elphinstone	1,288 70
Elva	537 41
Emerson	3,739 01
Erickson	1,415 59
Ericksdale	2,185 57
Erinview	263 65
Ethelbert	1,736 56
Evart	289 29
Fairfax	410 73
Fairford	465 67
Fannystelle	1,044 64
Firdale	258 64
Fisher Branch	1,179 50
Fork River	1,084 49
Forrest Station	730 20
Fox Warren	2,572 25
Franklin	1,382 44
Gardenton	503 96
Garson Quarry	374 27
Gilbert Plaines	5,514 21
Gimli	1,589 55
Giroux	655 32
Gladstone	5,394 11
Glenboro	3,284 35
Glencairn	307 15
Glenella	2,474 75
Glenora	391 33
Goodlands	997 59
Grand Clairiere	465 03
Grand View	5,182 20
Graysville	803 48
Greenway	696 28
Gregg	228 61
Gretna	2,021 38
Griswold	1,481 63
Gunton	540 66
Hamiota	3,958 88
Harding	782 57
Hargr ve	329 57
Harrowby	331 45
Harte Station	227 15
Hartney	3,830 88
Hayfield	23 00
Haskett	478 88
Haywood	517 61
Headingly	1,214 61
High Bluff	1,189 04
Hilton	306 79
Hodgson	646 32
Holland	3,619 38
Holmfield	1,200 35
Homewood	517 93
Icelandic River	1,177 47
Ingelow	197 85
Inwood	1,368 26
Isabella	651 06
Justice	423 52
Kaleida	338 29
Katrine	294 93
Kawende	1,736 17
Kelloe	616 09
Kelwood	1,991 96
Kenton	1,357 62
Kenville	1,270 36
Keyes	526 60
Killarney	5,411 41
Kirkfield Park	570 50
La Broquerie	690 71
Lac du Bonnet	1,810 81
Langruth	1,641 07
Larivière	1,464 84
La Salle	447 23
Lauder	1,097 13
Laurier	1,049 28
Lavenham	304 37
Lena	402 29
Lenore	1,087 76
Letellier	1,371 35
Loretto	540 00
Low Farm	759 13
Lundar	1,811 03
Lyleton	1,465 74
McAuley	1,497 43

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province du Manitoba—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
McConnell	643 66	Riding Mountain	553 39
McCreary	3,422 22	Rivers	2,605 73
MacDonald	717 35	Roblin	5,147 57
MacGregor	3,762 64	Roland	3,631 59
Magnet	514 40	Rosebank	732 70
Makaroff	503 73	Roseisle	736 59
Makinak	1,129 29	Rosenfeld	1,049 22
Manitou	4,802 70	Rossburn	2,354 39
Manson	535 97	Rossendale	485 19
Mariapolis	1,043 41	Rosser	1,018 42
Marquette	821 10	Rounthwaite	676 09
Mather	1,102 58	Russell	6,661 74
Mayfield Station	160 68	Ste. Agathe	918 15
Medora	702 85	St. Alphonse	294 64
Melita	4,596 52	Ste. Amélie	371 10
Miami	2,466 43	Ste. Anne des Chênes	1,277 75
Millwood	225 21	St. Claude	1,533 85
Miniota	2,474 68	St. Jean Baptiste	1,387 02
Minitonas	1,909 13	St. Laurent	794 40
Minnedosa	9,875 40	St. Lazare	653 70
Minto	1,657 95	St. Norbert	1,338 95
Moline	406 01	St. Pierre Jolys	2,073 10
Moorepark	671 67	Ste. Rose du Lac	3,082 84
Morden	8,385 88	Sandy Lake	1,173 45
Morris	4,182 45	Sandford	1,287 28
Mountainside	266 94	Scandinavia	118 59
Mowbray	263 27	Selkirk	8,837 47
Muir	243 61	Shellmouth	927 77
Mulvihill	1,014 28	Shoal Lake	6,031 40
Myrtle	573 97	Sidney	1,515 93
Napinka	1,852 45	Sifton	2,899 80
Narcisse	573 42	Silverton Station	376 64
Neelin	614 85	Sinclair Station	882 35
Neepawa	12,209 58	Snow Flake	1,166 74
Nesbitt	914 48	Solsgirth	1,244 67
Newdale	2,700 23	Somerset	2,589 73
Ninette	3,676 01	Souris	8,285 11
Ninga	1,442 30	Sperling	2,411 07
Niverville	621 25	Sprague	550 26
Notre Dame de Lourdes	1,364 20	Starbuck	1,709 81
Oak Bank	649 11	Steeprock	414 44
Oakburn	1,780 67	Steinback	1,641 09
Oak Lake	3,347 03	Stephenfield	221 00
Oak Point	510 33	Stockton	579 64
Oak River	1,846 76	Stonewall	5,137 74
Oberon	281 62	Stony Mountain	640 16
Ochre River	1,941 97	Strathclair	2,595 31
Otterburne	1,786 70	Stuartburn	368 20
Petersfield	699 45	Swan Lake	1,763 70
Petrel	106 15	Swan River	6,502 81
Pettapiece	279 97	Teulon	2,697 60
Pierson	1,282 09	The Pas	8,155 72
Pilot Mound	3,588 75	Thornhill	503 97
Pinawa	202 72	Tilston	929 42
Piney	456 33	Transcona	5,286 08
Pipestone	1,728 20	Treesbank	647 16
Plumas	2,173 41	Treherne	3,977 22
Plum Coulee	2,205 28	Tuxedo	411 96
Pointe Du Bois	671 18	Two Creeks	426 65
Pope	297 33	Tyndall	578 75
Poplarfield	355 94	Underhill	177 55
Poplar Point	839 25	Valley River	297 01
Portage la Prairie	40,644 56	Virden	9,554 85
Purves	414 33	Vista	351 93
Rapid City	3,156 41	Vita	937 30
Rathwell	1,813 21	Wakopa	193 65
Reaburn	323 38	Warrenton	654 53
Regent	470 31	Waskada	1,848 96
Rembrandt	275 06	Wawanesa	9,024 73
Reston	3,803 11	Wellwood	1,145 40
Ridgeville	733 87	Westbourne	1,072 36

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province du Manitoba—*Fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Wheatland	254 86
Whitemouth	1,230 85
Whitewater	271 02
Willen	278 14
Winkler	2,917 64
Winnipeg	*2,860,897 74
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	1,556,576 19
Station B	37,935 47
Station C	10,519 33
Station D	13,374 90
Sub-office No.3	13,149 59
Sub-office No. 4	43,844 30
Sub-office No. 5	11,837 75
Sub-office No. 6	13,597 49
Sub-office No. 7	1,801 15
Sub-office No. 8	2,963 72
Sub-office No. 9	10,343 59
Sub-office No. 10	28,849 94
Sub-office No. 11	3,097 17
Sub-office No. 12	5,597 57
Sub-office No. 13	7,398 37
Sub-office No. 14	5,747 45
Sub-office No. 15	12,093 00
Sub-office No. 17	6,242 88
Sub-office No. 18	5,086 00
Sub-office No. 19	7,102 00
Sub-office No. 20	2,998 96
Sub-office No. 21	8,126 57
Sub-office No. 22	5,491 97
Winnipeg—*Fin*	
Sub-office No. 23	962,055 00
Sub-office No. 24	1,454 99
Sub-office No. 25	270 68
Sub-office No. 26	678 48
Sub-office No. 27	4,534 57
Dickens	1,334 00
East Kildonan	638 38
Fort Rouge	6,108 23
Inkster	5,453 90
Karnac	6,119 65
Kildonan West	2,528 61
King Edward	1,310 68
Louise Bridge	11,932 15
Morse Place	248 87
Norwood Grove	20,369 18
St. Boniface	21,194 47
St. Vital	899 54
Winnipeg Beach	2,487 79
Winnipegosis	2,547 81
Woodlands	748 38
Woodnorth	523 39
Bureau non comptables	54,248 05
	3,597,111 49
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	2,60 042
	3,594,511 07

Province de la Saskatchewan

Nom du bureau	Recettes $ c.
Abbey	2,860 38
Aberdeen	2,001 44
Abernethy	2,570 42
Adanac	1,075 35
Admiral	2,633 33
Aiktow	402 64
Alameda	2,373 35
Albertville	245 57
Alida	862 50
Allan	2,114 49
Alsask	3,471 90
Amazon	315 12
Amulet	916 45
Anerley	338 83
Aneroid	3,222 58
Anglia	728 12
Annaheim	556 75
Antelope	662 07
Antler	1,450 43
Arborfield	422 29
Arcola	5,865 35
Ardath	1,330 35
Ardill	422 54
Argo	283 93
Arran	1,508 78
Artland	1,188 43
Asquith	2,631 27
Assiniboia	9,876 06
Atwater	904 23
Avonhurst	606 84
Avonlea	2,686 18
Aylesbury	1,878 58
Bagley	262 14
Baildon	374 00
Balcarres	3,824 71
Balgonie	1,544 16
Bangor	806 44
Baring	277 30
Bateman	1,388 60
Battleford	10,056 74
Beadle	591 62
Beatty	982 04
Beaufield	387 38
Belle Plaine	736 72
Bender	420 21
Bengough	2,533 93
Benson	1,055 52
Bethune	2,256 30
Beverley Station	388 14
Bienfait	2,100 28
Biggar	8,328 79
Big River	1,527 05
Birch Hills	2,928 03
Birsay	1,220 01
Bladworth	2,296 31
Blain Lake	2,631 34
Blucher	609 63
Blumenhof	451 90
Boharm	803 89
Borden	2,365 46
Bounty	1,383 45
Bradwell	1,047 56
Bratton	271 73
Bredenbury	1,927 64
Bresaylor	351 86
Bridgeport	686 06

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Saskatchewan—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Briercrest	2,010 00
Broadacres	606 38
Broadview	4,308 48
Brock	1,935 15
Broderick	1,797 86
Bromhead	1,917 81
Brooking	184 28
Browning	365 70
Brownlee	2,025 99
Bruno	2,713 61
Buchanan	3,214 75
Bulyea	1,474 12
Burstall	1,443 24
Buttress	239 64
Cabri	5,299 86
Cadillac	2,585 34
Calder Station	1,785 23
Candiac Station	747 72
Cando	912 12
Canora	8,060 53
Cantuar	472 11
Canwood	1,920 32
Carievale	1,663 45
Carlton	360 49
Carlyle	3,587 56
Carmel Station	952 82
Carnduff	3,645 05
Caron	1,978 69
Carruthers	1,216 21
Cavell	626 35
Cedoux	526 14
Central Butte	2,400 05
Ceylon Station	2,458 55
Chamberlain	1,491 63
Chaplin	2,778 06
Charlotte	181 77
Church Bridge	1,693 15
Clair	993 28
Clavet	373 90
Cloan	182 60
Cochin	197 41
Coderre	383 72
Coleville	1,085 41
Colfax	673 35
Colgate	1,083 37
Colonsay	1,810 04
Congress	700 60
Conquest	2,424 37
Consul	787 76
Corinne	480 17
Craik	5,200 23
Craven	1,471 23
Creelman	2,382 84
Crestwynd	472 11
Crichton	334 20
Crooked River	278 35
Cudworth	2,363 70
Cupar	4,469 95
Cut Knife	1,956 15
Cymric	1,076 16
Dafoe	1,391 08
Dalmeny	643 92
Dana	1,406 55
D'Arcy Station	819 05
Darmody	666 74
Davidson	6,035 54
Davin	518 02
Davis	241 44
Daysville	130 56
Dead Moose Lake	216 40
Debden	1,255 18
Delisle	3,010 33
Delmas	604 10
Demaine	558 67
Denholm	1,310 55
Denzil	2,099 14
Dewar Lake	610 55
Dilke	1,379 74
Dinsmore	2,188 86
Disley	756 09
Dodsland	2,040 77
Dollard	2,219 95
Domremy	998 46
Donovan	862 74
Donwell	235 74
Drake	1,687 89
Drinkwater	2,538 52
Druid	929 28
Dubuc	2,065 57
Duck Lake	2,191 65
Duff	759 81
Dumas	479 20
Dummer	1,133 63
Dunblane	1,299 27
Dundurn	2,285 84
Dunfermline	279 20
Dunkirk	522 72
Dunleath Station	193 93
Duval	1,895 13
Dysart	1,738 23
Earl Grey	2,743 02
East End	3,819 41
Eatonia	2,130 77
Ebenezer	510 06
Edam	2,336 82
Edenwold	1,358 74
Edgeley	614 31
Elbow	2,786 40
Eldersley	530 87
Eldred	224 85
Elfros	2,418 67
Elrose	2,648 97
Elstow	1,832 60
Englefield	831 40
Ernfold	1,649 92
Esk	256 36
Eskbank	496 47
Esterhazy	2,951 26
Estevan	18,824 95
Estlin	833 86
Eston	3,177 79
Estuary	1,445 16
Ettington	350 19
Evesham	1,041 31
Expanse	1,335 87
Eyebrow	2,062 70
Eyre	241 74
Fairlight Station	913 60
Fairmount Station	414 56
Fenton	231 11
Fenwood	845 73
Fertile	182 99
Fielding	1,359 77
Fillmore	2,571 31
Findlater	1,138 92
Fiske	1,473 03
Flaxcombe	1,527 36
Fleming	1,780 02
Foam Lake	4,133 55
Forgan	567 19
Forget	1,730 63
Fort Pitt	210 79

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Saskatchewan—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Fort Qu'Appelle	5,669 16	Ituna	2,486 30
Forward	475 85	Jansen	2,648 39
Francis	1,832 54	Jasmin	430 13
Frobisher	1,416 65	Juniata	329 82
Froude	804 69	Kamsack	8,641 06
Fry's	275 14	Kandahar	1,681 07
Fusilier	794 39	Keddleston	682 36
Gainsborough	2,555 78	Keeler	1,513 13
Gallivan	311 69	Kelfield	1,221 22
Gerald	504 24	Kelliher	2,876 09
Gibbs	307 86	Kelso Station	554 76
Girvin	1,901 73	Kelvington	1,666 34
Glasnevin	200 09	Kenaston	2,093 87
Glenavon	1,821 96	Kendal Station	876 39
Glen Ewen	1,277 24	Kennedy	2,492 56
Glenside	2,070 31	Keppel	632 36
Glidden	1,546 12	Kermaria	66 37
Goodeve	1,277 99	Kerr Robert	9,833 70
Goodwater	1,060 01	Keystown	627 71
Gorlitz	204 83	Khedive	1,053 61
Gouverneur	489 44	Killaly	847 90
Govan	5,801 01	Kincaid	4,057 12
Govenlock	660 72	Kindersley	8,379 06
Grand Coulee	649 68	Kinistino	3,850 30
Grandora	254 07	Kinley	1,413 59
Gravelbourg	8,287 60	Kipling Station	3,229 24
Gray	1,084 54	Kisbey	2,412 22
Grayson	1,626 61	Kronan	875 59
Greenan	278 82	Krydor	1,043 54
Grenfell	6,402 42	Kuroki	982 19
Griffon	1,547 69	Lac Vert	209 26
Guernsey	2,130 43	Ladstock	147 58
Gull Lake	8,137 54	Laflêche	4,249 88
Hafford	1,872 66	Laird	1,446 12
Hague	1,574 55	Lajord	1,138 31
Halbrite	1,548 99	Lake Valley	500 44
Hampton Station	419 38	Lampman	1,955 22
Handel	1,220 17	Lancer	1,870 47
Hanley	3,930 17	Landis	1,889 86
Hardy	713 44	Lang	3,128 07
Harris	2,940 19	Langbank	565 73
Hatton	2,776 40	Langenburg	2,705 38
Hawarden	2,344 60	Langham	3,104 37
Hazel Cliff	446 33	Lanigan	3,850 45
Hazel Dell	298 33	Laporte	742 51
Hazenmore	2,568 78	Lashburn	3,133 03
Hearne	565 76	Laura	1,129 44
Henribourg	280 03	Lawson	1,264 57
Hepburn	1,106 13	Leader	5,464 04
Herbert	5,341 52	Leask	2,122 23
Herschel	1,960 74	Lebret	975 33
Heward	1,466 14	Leipzig	675 01
Hirsch	505 66	Lemberg	2,853 68
Hitchcock	255 21	Lemsford	897 36
Hodgeville	1,642 46	Leney	1,213 55
Hoey	1,250 64	Lenora Lake	843 76
Holdfast	1,791 64	Leofeld	74 57
Hoosier	539 57	Leross	798 00
Horizon	907 09	Le Roy	778 81
Howell	1,407 44	Leslie Station	1,737 23
Hubbard	912 79	Lestock Station	2,098 21
Hudson Bay Junction	1,566 26	Lewvan	976 36
Hughton	1,710 04	Liberty	1,888 29
Humboldt	12,676 85	Limerick	4,501 27
Huntoon	321 62	Lintlaw	1,250 25
Hyas	1,104 99	Lipton	2,756 65
Imperial	3,506 86	Lloydminster	10,204 12
Indian Head	8,779 11	Lockwood	1,943 53
Insinger	847 64	Loreburn	2,512 71
Instow	982 78	Lorlie	489 48
Invermay	1,810 06	Loverna	3,451 36

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Saskatchewan—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Lucky Lake	1,729 16	Oakshela	343 33
Lumsden	3,056 26	Odessa Station	1,414 58
Luseland	3,291 36	Ogema	3,769 67
Lydden	517 30	Onion Lake	582 85
McGee	818 65	Onward	209 27
McLean	971 36	Orcadia	166 15
McTaggart	836 43	Ormaux	64 13
Macdowall	704 25	Ormiston	122 95
Macklin	3,613 38	Osage	1,414 55
MacNutt	1,214 30	Osler	499 99
Macoun	1,830 11	Otthon	756 13
Macrorie	1,860 26	Outlook	6,067 34
Madison	1,167 43	Oxbow	4,597 05
Maidstone	2,650 73	Paddockwood	330 62
Major	1,402 93	Palmer	1,347 06
Manor	1,991 68	Pambrun	817 52
Mantario	747 26	Pangman	1,566 06
Maple Creek	10,464 83	Parkbeg	994 05
Marcelin	1,585 80	Parkman	361 35
Marchwell	676 55	Parkside	1,457 54
Marengo	1,211 28	Parry	405 46
Margo	1,424 38	Pasqua	1,045 99
Markinch	1,811 30	Paswegin	415 41
Marquis	1,676 72	Pathlow	852 46
Marshall	1,593 25	Paynton	1,503 08
Maryfield	2,458 55	Pelly	2,244 07
Mawer	1,286 94	Pennant Station	2,249 62
Maxim	376 94	Pense	2,749 24
Maymont	1,761 93	Penzance	1,224 16
Mazenod	2,137 39	Percival	256 59
Meacham	1,771 88	Perdue	3,606 95
Melaval	863 41	Phippen	672 47
Melfort	13,595 08	Piapot	3,082 87
Melville	12,850 30	Pilot Butte	475 98
Mennon	302 39	Pinkham	750 67
Meota	2,258 70	Plato	1,804 07
Merid	427 34	Pleasantdale	845 05
Mervin	1,662 02	Plenty	1,779 62
Meyronne	3,463 33	Plunkett	1,296 70
Midale	2,033 63	Ponteix	3,611 71
Mikado	1,041 98	Portreeve	1,002 51
Milden	2,124 16	Prairie River	558 97
Milestone	3,862 30	Preeceville	3,125 34
Mitchellton	782 78	Prelate	3,671 20
Montmartre	2,576 84	Primate	938 04
Moose Jaw	*132,997 74	Prince	547 16
Divisées comme suit:—		Prince Albert	47,559 17
Bureau principal	131,921 97	Punnichy	3,260 96
Sub-office No. 1	1,075 77	Qu'Appelle	4,239 73
Moosomin	9,816 82	Quill Lake	3,125 81
Moreland	142 60	Quinton	787 58
Morse	4,319 33	Radisson	3,841 23
Mortlach	4,111 36	Radville	3,840 65
Mossbank	3,399 12	Rainton	163 54
Mozart	873 67	Rama	661 25
Muenster	1,704 46	Ravenscrag	904 19
Naicam	1,546 16	Raymore	2,618 86
Naisberry	313 09	Readlyn	2,161 56
Naseby	339 18	Red Deer Hill	328 50
Neptune	308 76	Redvers	1,954 85
Netherhill	1,495 70	Regina	*629,304 80
Neudorf	2,149 36	*Divisées comme suit:—	
Neville	2,160 99	Bureau principal	383,211 80
Nokomis	4,640 58	Sub-office No. 1	214,000 00
Norquay	1,921 36	Sub-office No. 2	299 00
North Battleford	25,937 00	Sub-office No. 3	15,806 15
Northgate	186 43	Sub-office No. 5	15,987 85
North Portal	1,279 43	Regina Beach	849 34
North Regina	596 44	Renown	775 54
Nottingham	192 43	Rhein	1,741 32
Nut Mountain	192 91	Riceton	933 21

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Saskatchewan—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Richard	2,052 75	Stoughton	3,451 01
Richardson Station	1,611 00	Stranraer	903 78
Richlea	1,033 40	Strassbourg Station	4,689 26
Richmond	481 95	Strongfield	1,538 83
Ridgedale	908 80	Sturgis	1,204 84
Ritchie	207 11	Success	1,436 05
Riverhurst	2,828 44	Summerberry	1,243 38
Robsart	1,163 30	Superb	622 02
Rocanville	3,584 17	Surbiton	261 06
Roche Percée	418 79	Sutherland	1,936 05
Rock Haven	1,146 03	Swanson	745 77
Rokeby Station	464 36	Swift Current	33,677 69
Rosetown	8,673 13	Tadmore	425 60
Rosthern	5,833 29	Tako	268 42
Rouleau	5,396 03	Talmage	304 91
Ruddell	1,338 41	Tantallon	1,786 20
Runnymede	395 55	Tate	972 88
Rush Lake	1,630 54	Tatsfield	208 50
Ruthilda	864 21	Taylorton	903 69
Rutland Station	669 52	Tessier	1,485 01
St. Boswells	994 74	Theodore	2,458 44
St. Brieux	1,959 07	Tilney	275 02
St. Gregor	870 34	Tiny	158 97
St. Hippolyte	158 68	Tisdale	7,046 74
St. Hubert Mission	148 98	Togo	2,490 16
St. Louis	624 35	Tomkins	3,529 06
St. Walburg	1,652 91	Torquay	970 84
Saltcoats	3,552 98	Tramping Lake	1,450 32
Salvador	2,596 43	Traynor	673 38
Saskatchewan Landing	255 52	Tregarva	511 88
Saskatoon	*250,698 25	Tribune	1,954 08
*Divisées comme suit:—		Trossachs	815 99
Bureau principal	236,550 19	Truax	1,889 71
Sub-office No. 1	5,534 16	Tuberose	145 05
Sub-office No. 2	6,613 21	Tuffnell	385 88
Sub-office No. 3	1,567 06	Tugaske	2,551 71
Sub-office No. 4	433 63	Turtleford	3,668 28
Sceptre	2,819 03	Tuxford	2,790 65
Scotsguard	2,127 85	Tyvan	1,383 61
Scott	2,212 52	Unity	7,402 87
Secretan	445 91	Uren	323 97
Sedley	1,587 66	Valor	646 16
Semans	4,993 25	Valparaiso	1,106 34
Senate	417 18	Vanguard	4,166 37
Senlac	2,139 54	Vanscoy	954 39
Shackleton	1,307 13	Vantage	1,416 67
Shaunavon	13,484 55	Vawn	845 97
Sheho	1,838 64	Venn	1,253 18
Shellbrook	3,997 34	Vera	355 18
Sidewood	379 05	Verigin	2,140 69
Silton	1,238 46	Verwood	2,828 43
Simpson	2,804 00	Vibank	1,364 11
Sintaluta	2,857 09	Viceroy	2,339 68
Southey	2,997 05	Vidora	1,651 23
South Forks	492 21	Viscount	3,578 44
Sovereign	1,734 43	Vonda	3,025 18
Spalding	938 06	Wadena	5,654 57
Speers	1,541 01	Wakaw	3,225 56
Springside	1,821 71	Waldeck	1,525 33
Spring Valley	1,527 66	Waldheim	1,582 75
Spring Water	1,348 54	Waldron	1,573 37
Spruce Lake	931 72	Waldville	471 04
Spy Hill	1,265 86	Walpole	569 35
Stalwart	1,287 11	Wapella	3,644 83
Star City	4,913 82	Warman	776 14
Stenen	2,146 72	Wartime	677 33
Stockholm	2,002 66	Waseca	1,649 68
Stone	362 95	Watrous	6,937 89
Stony Beach	786 40	Watson	3,941 65
Stornoway	993 60	Wauchope	788 58
Storthoak	724 84	Wawota	2,392 44

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Saskatchewan—*Fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Webb	2,984 55	Woodrow	2,773 19
Weldon	1,409 71	Wroxton	967 37
Welwyn	1,814 65	Wymark	1,258 92
Weyburn	30,648 31	Wynyard	6,130 52
White Bear	364 98	Yarbo	299 06
Whitewood	4,429 84	Yellow Grass	3,562 09
Wilcox	3,974 12	Yorkton	35,659 17
Wilkie	7,149 10	Young	3,540 03
Wilmar Station	855 11	Zealandia	2,437 90
Willowbrook	1,194 13	Zelma	904 74
Willowbunch	2,372 82	Zeneta	230 24
Willows	739 89	Bureau non comptables	73,929 49
Windthorst	2,665 15		
Winter	742 15		2,470,433 34
Wiseton	1,700 64	Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	1,785 67
Wolfe	329 90		
Wolseley	6,924 15		
Wood Mountain	673 30		2,468,647 67

Province de l'Alberta

Acadia Valley	617 01	Beverley	2,457 38
Acme	2,423 97	Beynon	524 34
Aerial	176 69	Big Valley	5,681 95
Aetna	129 89	Bilby	99 30
Airdrie	1,411 95	Bindloss	1,208 54
Alcomdale	311 06	Bittern Lake	889 89
Alderson	1,536 37	Black Diamond	380 60
Aldersyde	573 21	Blackfolds	1,001 02
Alhambra	658 54	Blackfoot	415 70
Alix	3,157 99	Blackie	2,532 66
Alliance	3,102 86	Blairmore	6,663 87
Altario	859 50	Bon Accord	788 34
Amisk	1,236 45	Bondiss	202 19
Andrew	483 95	Bonnyville	977 32
Ankerton	182 28	Botha	1,508 95
Anselmo	134 34	Bottrel	297 01
Ardenode	245 68	Bowden	2,346 62
Ardley	443 75	Bowell	275 82
Ardrossan	440 29	Bow Island	3,250 74
Armada	302 54	Boyle	358 03
Armena	152 51	Brant	1,051 79
Ashmont	891 67	Bremner	540 89
Athabaska	2,815 47	Brightview	147 22
Atlee	687 24	Brocket	499 74
Banff	14,547 28	Brooks	4,754 40
Bankhead	1,623 56	Bruce	1,344 79
Barnwell	424 13	Bruderheim	1,529 97
Barons	3,357 00	Brulé Mines	2,820 33
Barrhead	380 82	Bulwark	771 14
Bashaw	3,590 65	Burdett	1,940 40
Basing	429 64	Burmis	202 19
Bassano	6,866 84	Busby	577 70
Battle Lake	82 39	Cadogan	1,733 79
Bawlf	1,860 78	Cadomin	1,586 42
Bear Lake	780 72	Cairns	196 75
Beaumont	326 42	Calgary	*532,233 28
Beaver Lodge	1,173 65	*Divisées comme suit:	
Beaver Mines	348 10	Bureau principal	431,643 81
Beiseker	1,770 13	Sub-office No. 1	13,062 75
Bellevue	3,217 86	Sub-office No. 4	2,587 35
Bellis	696 23	Sub-office No. 5	1,734 68
Benalto	760 00	Sub-office No. 6	1,775 24
Bentley	2,355 95	Sub-office No. 7	115 68
Benton Station	556 81	Sub-office No. 8	16,861 04
Berry Creek	184 32	Sub-office No. 9	141 21

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de l'Alberta—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $	c.
Calgary—*Fin*		
Sub-office No. 10	263	29
Sub-office No. 11	911	08
Sub-office No. 12	5,041	69
Sub-office No. 15	225	76
Sub-office No. 16	99	77
Sub-office No. 17	9,709	01
Sub-office No. 20	30,641	26
Sub-office No. 21	13,933	40
Sub-office No. 22	644	15
Sub-office No. 23	181	82
Sub-office No. 24	777	10
Sub-office No. 25	293	04
Sub-office No. 26	1,590	15
Calmar	340	93
Camrose	14,771	07
Canmore	2,414	67
Carbon	3,402	03
Cardiff	819	77
Cardston	6,760	60
Carmangay	3,104	10
Caroline	315	03
Carolside	366	63
Carseland	1,098	69
Carstairs	3,996	42
Carvel Station	270	24
Cassils	356	40
Castor	5,528	42
Cavendish	581	39
Cayley	1,540	84
Cereal	3,501	27
Cessford	890	76
Champion	3,589	26
Chancellor	675	56
Chauvin	3,438	83
Cheadle	413	87
Cherhill	525	28
Chilmark	153	95
Chinook	3,293	23
Chipman	2,325	09
Clairmont	1,264	75
Claresholm	6,273	38
Clivale	277	43
Clive	2,613	40
Clover Bar	429	47
Cluny	2,275	03
Clyde	1,368	02
Coaldale	2,818	53
Coalhurst	2,440	23
Coalspur	1,179	01
Cochrane	2,613	81
Coleman	6,043	27
Coleridge	678	45
Colinton	736	71
Commerce	605	56
Compeer	1,660	88
Condor	440	79
Consort	2,456	44
Coronation	6,621	56
Coutts	892	00
Cowley	1,646	39
Craigmyle	3,624	86
Cremona	310	76
Crossfield	3,215	51
Czar	2,375	65
Dalemead	582	44
Dalroy	404	95
Dapp	521	56
Darwell	161	69
Daysland	3,852	10
Delburne	2,312	73

Nom du bureau	Recettes $	c.
Delia	4,171	88
Dewberry	252	16
De Winton	523	43
Diamond City	525	56
Didsbury	6,575	42
Dinant	530	87
Donalda	2,777	59
Donnelly	549	54
Dorenlee	250	00
Drumheller	18,608	84
Duchess	1,987	71
Duffield	555	02
Duhamel	581	91
Dunstable	285	18
Durlingville	287	24
Duvernay	190	91
Eckville	1,855	20
Edberg	912	98
Edgerton Station	3,035	09
Edmonton	*443,879	68
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	351,696	93
Sub-office No. 1	14,338	20
Sub-office No. 2	353	06
Sub-office No. 3	7,996	85
Sub-office No. 4	565	03
Sub-office No. 5	124	35
Sub-office No. 6	345	51
Sub-office No. 7	103	95
Sub-office No. 8	34	65
Sub-office No. 9	101	49
Sub-office No. 10	30,299	65
Sub-office No. 11	4,644	17
Sub-office No. 12	659	61
North Edmonton	7,142	36
Strathcona	23,581	16
West Edmonton	1,892	71
Edson	4,399	59
Edwand	486	50
Egremont Station	269	21
Elk Point	971	28
Elnora	2,013	22
Empress	4,016	18
Enchant	990	33
Enilda	224	91
Ensign	325	45
Entrance	324	62
Entwistle	1,017	57
Erskine	2,113	82
Etzikom	1,208	49
Evansburgh	1,311	14
Evarts	416	58
Excel	694	25
Exshaw	842	39
Eyremore	676	50
Fabyan	276	49
Falder	879	64
Fallis	469	93
Falun	198	16
Favor	164	09
Fawcett	396	50
Federal	212	47
Fedorah	89	03
Fenn	257	20
Ferintosh	1,553	82
Fishburn	108	45
Fleet	606	83
Foremost	2,372	76
Forestburg	1,998	00
Fort McMurray	968	84
Fort Saskatchewan	5,584	83

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de l'Alberta—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Frank	639 81	Lake Saskatoon	857 63
Freedom	336 43	Lamont	3,677 68
Gadsby	2,579 15	Lamoureux	61 65
Gainford	321 63	Landonville	232 22
Galahad	1,557 37	Lanfine	967 81
Gem	421 69	Langdon	1,166 33
Ghost Pine Creek	355 84	Lavoy	1,328 47
Gibbons Station	603 59	Lea Park	317 53
Girouxville	82 56	Leduc	5,920 63
Gleichen	6,002 11	Leedale	293 39
Glenevis	263 25	Legal	1,497 65
Glenwoodville	272 82	Legoff	119 15
Golden Spike	43 49	Leo	262 58
Grainger Station	478 63	Leslieville	903 67
Grande Prairie	8,645 33	Lethbridge	*68,226 76
Granum	2,789 50	*Divisées comme suit:—	
Grassy Lake	1,242 53	Bureau principal	64,719 18
Green Court	953 82	Sub-office No. 1	3,507 58
Greenshields	291 16	Lomond	1,932 35
Griffin Creek	345 70	Lone Butte	252 33
Grouard	833 85	Lougheed	3,542 56
Gunn	320 75	Lousana	1,094 25
Gwynne	1,087 70	Lovettville	212 90
Halkirk	2,215 56	Loyalist	811 68
Hanna	10,231 72	Lucky Strike	256 17
Hardieville	603 74	Lundbreck	1,174 59
Hardisty	3,749 12	McLennan	725 26
Hay Lakes	862 37	McLeod Valley	240 67
Haynes	432 41	Macleod	10,191 24
Hayter	1,228 84	Magnolia	308 73
Heath	692 90	Magrath	3,723 00
Heisler	1,117 29	Makepeace	184 21
Hespero	397 45	Maleb	297 61
High Prairie	1,243 34	Mannville	3,887 15
High River	8,451 34	Manyberries	1,474 47
Hilda	540 91	Markerville	840 41
Hillcrest Mines	2,243 24	Marlboro	494 71
Holden	2,132 40	Maybutt	532 94
Hughenden	2,239 70	Mayerthorpe	751 48
Hussar	1,781 30	Mayton	277 46
Hutton	171 86	Medicine Hat	48,585 30
Huxley	1,560 45	Meeting Creek	814 96
Iddesleigh	431 55	Metiskow	1,303 55
Innisfail	7,013 24	Michichi	922 58
Innisfree	2,521 54	Midlandvale	751 47
Irma	2,737 37	Midnapore	532 92
Iron Springs	215 68	Milk River	1,962 18
Irricana	1,729 67	Millarville	223 51
Irvine	2,172 32	Millet	2,290 80
Islay	3,156 45	Millicent	414 73
Jarrow	722 39	Milo	454 42
Jarvie	421 60	Minburn	1,586 91
Jasper	2,115 53	Mirror	1,956 57
Jenner	1,775 20	Mirror Landing	411 35
Junkin	740 01	Monarch	312 28
Kathyrn	389 75	Monitor	2,880 73
Kelsey	495 25	Morinville	2,413 93
Keoma	375 76	Morningside	282 03
Killam	4,841 39	Morrin	1,742 06
Kingman	639 57	Mountain Park	1,970 85
Kinsella	1,193 90	Mountain View	273 46
Kinuso	707 99	Mundare	3,521 55
Kipp	157 89	Munson	2,440 26
Kircaldy	235 12	Myrnam	212 24
Kirriemuir	848 43	Nacmine	912 98
Kitscoty	3,252 16	Namaka	999 71
Knee Hill Valley	364 49	Namao	220 95
Lac la Biche Station	2,159 17	Nanton	4,838 79
Lacombe	12,546 68	Nemiskam	443 00
Lac Ste. Anne	209 75	Nevis	531 40
Lafond	203 67	New Dayton	1,155 67

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de l'Alberta—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
New Norway	1,732 90	Rumsey	1,890 74
New Sarepta	305 55	Rusylvia	147 97
Nightingale	366 72	Ryley	2,147 12
Nobleford	2,843 46	St. Albert	1,412 17
Nordegg	3,781 62	St. Lina	305 99
North Bank	86 06	St. Paul de Métis	4,845 25
North Cooking Lake	222 05	St. Vincent	411 34
Ohaton	870 73	Sangudo	1,177 46
Okotoks	3,492 63	Sawridge	445 69
Olds	8,751 45	Scollard	484 00
Onoway	1,387 90	Scotfield	343 60
Opal	333 13	Sedgewick	4,440 42
Orion	1,054 23	Seven Persons	867 08
Oyen	5,433 76	Sexsmith	1,758 85
Pakan	181 14	Shandro	382 64
Pakowki	155 07	Sheerness	437 09
Pandora	223 44	Shepard	369 37
Paradise Valley	138 53	Sibbald	2,250 23
Parkland	1,033 91	Sion	249 29
Passburg	164 29	Skiff	294 50
Patricia	1,116 75	Smoky Lake	1,711 39
Peace River	7,154 26	Spirit River	2,598 36
Peers	237 88	Spring Coulee	698 30
Penhold	1,841 59	Spruce Grove	694 67
Perryvale	302 67	Standard	2,337 65
Phillips	222 07	Stanmore	1,290 77
Pibroch	462 17	Stavely	3,194 28
Picardville	702 04	Stettler	10,861 14
Picture Butte	156 00	Steveville	687 10
Pincher Creek	6,192 22	Stirling	535 37
Pincher Station	577 22	Stony Plain	3,249 98
Pine Bluff	46 94	Strathmore	4,218 80
Pine Lake	446 47	Strome	2,517 82
Plamondon	414 75	Styal	182 09
Pocohontas	205 65	Suffield Station	1,125 33
Pollockville	988 09	Sundre	476 41
Ponoka	6,530 54	Sunnynook	1,271 42
Priddis	250 02	Sunnyslope	547 82
Provost	5,551 18	Swalwell	1,569 09
Prudens Crossing	316 53	Sylvan Lake	1,782 06
Purple Springs	601 75	Taber	7,817 01
Queenstown	104 53	Tawatinaw	739 84
Radway Centre	1,036 94	Tees	684 86
Ranfurly	1,077 76	Telfordville	302 29
Raymond	3,815 15	Thelma	209 38
Redcliffe	3,739 92	Therien	263 14
Red Deer	19,974 64	Thorhild	514 17
Redland	566 93	Three Hills	4,914 57
Redwater	408 97	Throne	257 46
Red Willow	875 30	Tofield	4,673 96
Reid Hill	216 91	Travers	1,153 70
Retlaw	1,555 17	Trochu	3,848 30
Ribstone	801 98	Tudor	299 24
Richdale	1,342 58	Twin Butte	316 54
Rife	259 41	Vauxhall	897 14
Rimbey	2,901 96	Vegreville	10,066 09
Rivière Qui Barre	288 21	Venice	171 21
Rochester	546 11	Vermilion	10,693 64
Rochfort Bridge	602 74	Veteran	2,843 17
Rockyford	2,866 63	Viking	4,553 33
Rocky Mountain House	4,151 09	Villeneuve	324 79
Rosalind	759 92	Vilna	1,040 44
Rosebud Creek	2,103 06	Vimy	344 82
Rosedale	796 89	Vulcan	6,272 31
Rosedale Station	678 25	Wabamun	680 44
Rose Lynn	270 98	Wainwright	6,504 86
Rosemary	600 91	Walsh	1,099 86
Rosevear	253 91	Warner	2,210 69
Round Hill	710 70	Warspite	288 07
Rowley Station	1,235 21	Waskatenau	1,076 98
Roycroft	222 45	Water Glen	237 37

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de l'Alberta—*Fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Waterhole	1,283 75	Woolford Station	521 37
Watts	337 05	Wrentham	509 04
Wayne	3,474 04	Yeoford	330 94
Westerose	229 08	Youngstown	6,106 61
Westlock	2,959 42	Bureaux non comptables	60,839 10
Wetaskiwin	15,586 08		
White Court	591 58		1,997,607 56
Whitla	621 95	Moins la valeur des timbres poste	
Wimborne	143 15	apposés sur les bons de poste	1,444 44
Winnifred	1,419 95		
Winterburn	316 40		1,996,163 12

Province de la Colombie-Britannique

Abbottsford	4,637 60	Canford	276 89
Adelphi	328 97	Canoe	422 14
Agassiz	2,633 67	Carmi	278 68
Agerton	305 61	Cascade	692 11
Ainsworth	426 89	Cassidy	1,507 33
Alberni	2,789 24	Castlegar	848 05
Albion	216 24	Cawston	351 74
Aldergrove	1,226 21	Cedarvale	209 31
Alert Bay	1,934 20	Celista	152 49
Aleza Lake	165 74	Chase	2,783 72
Allenby	351 14	Chemainus	2,337 10
Alice Arm	758 45	Chilliwack	15,276 48
Alta Vista	769 05	Clayburn	1,309 27
Anyox	5,287 08	Clayoquot	193 49
Appledale	367 19	Clinton	1,390 78
Ardley	477 44	Cloverdale	3,998 68
Armstrong	8,861 69	Coal Creek	699 60
Arrowhead	1,137 60	Coalmont	1,368 24
Arrow Park	354 46	Cobble Hill	2,079 66
Ashcroft	4,735 26	Coughlan	452 96
Athalmer	557 62	Colquitz	378 58
Atlin	1,084 01	Colwood	1,134 00
Balfour	304 00	Comox	1,257 47
Bamfield	1,063 50	Coombs	607 08
Barkerville	471 82	Corbin	1,140 72
Barnet	220 86	Cortez Island	230 23
Barrière	557 94	Country Line	267 12
Baynes Lake	749 86	Courtenay	6,639 31
Beaton	228 65	Cowichan Lake	1,202 71
Beaverdell	246 07	Cowichan Station	1,578 63
Beaver Point	212 38	Cranbrook	18,034 40
Bella Bella	558 22	Crawford Bay	299 72
Bella Coola	884 21	Crescent	302 85
Bevan	622 01	Crescent Valley	340 39
Blubber Bay	335 94	Creston	4,632 60
Blue River	1,409 12	Crofton	472 73
Boston Bar	337 77	Crow's Nest	682 64
Boswell	381 57	Cumberland	7,692 17
Boundary Falls	53 84	Denman Island	472 30
Bowen Island	427 58	De Roche	596 96
Brackendale	269 74	Dewdney	764 64
Bradner	606 75	Discovery	436 36
Bridesville	606 50	Dome Creek	258 24
Britannia Beach	1,737 65	Duncan Station	15,167 65
Brookmere	307 90	Earl's Road	630 19
Buckley Bay	187 41	East Arrow Park	145 27
Bull River	862 21	East Wellington	371 44
Burnaby Lake	893 01	Eburne	1,802 26
Burns Lake	1,719 98	Edgewood	770 45
Burton	579 40	Egmont	93 11
Cadboro Bay	851 47	Elko	606 50
Campbell River	1,557 61	Endako	506 68
Camp Lister	443 56	Enderby	5,269 51

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Colombie-Britannique—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Erickson	692 39	Ladner	4,719 02
Erie	437 05	Ladysmith	7,134 76
Errington	521 90	Lake Hill	308 41
Extension	377 39	Langford Station	456 72
Fairview	600 95	Langley Fort	902 56
Fauquier	156 25	Langley Prairie	3,116 68
Ferguson	182 10	Lasqueti	168 29
Fernie	17,657 81	Lillooet	1,625 40
Fern Ridge	147 25	Lower Nicola	318 37
Field	2,058 13	Lucerne Station	1,054 77
Flagstone	291 77	Lumby	1,132 59
Fort Fraser	1,020 95	Lund	607 38
Fort George	392 52	Lynn Creek	1,630 35
Fort Steele	795 65	Lytton	1,665 42
François Lake	452 46	McBride	1,271 21
Fraser Mills	1,188 95	McKay	1,604 29
Fruitvale	613 24	Magna Bay	224 49
Galiano	533 98	Maillardville	797 91
Ganges	1,980 45	Malakwa	560 22
Genoa Bay	551 02	Mara	491 20
Georgetown Mills	244 96	Marigold	385 46
Gibson Landing	1,325 24	Marpole	3,138 51
Giscome	373 15	Marysville	120 34
Glacier	1,655 21	Massett	349 66
Golden	5,328 53	Matsqui	1,153 06
Grand Forks	8,636 32	Mayne	720 78
Granite Bay	111 34	Merritt	6,862 52
Greenwood	2,846 04	Merville	510 39
Grindrod	459 69	Metchosin	541 63
Hagensborg	307 42	Michel	2,350 95
Harrison Hot Springs	437 09	Midway	799 64
Harrop	388 86	Mill Bay	106 63
Hatzic	1,645 07	Milner	874 57
Haysport	313 39	Milne's Landing	287 33
Hazelton	2,103 53	Mission City	6,767 13
Headquarters	600 45	Mount Lehman	670 76
Hedley	1,849 18	Mount Olie	303 50
Heffley Creek	266 47	Moyie	370 92
Heriot Bay	348 84	Murrayville	1,047 82
Hillbank	297 04	Myrtle Point	581 64
Hilliers Crossing	397 20	Nakusp	2,610 75
Holberg	97 55	Namu	361 15
Hollyburn	1,813 27	Nanaimo	27,070 72
Hope	1,652 91	Nanoose Bay	688 96
Hosmer	94 21	Naramata	1,364 66
Houston	405 52	Natal	1,692 33
Huntingdon	846 59	Needles	367 83
Hutton Mills	374 60	Nelson	41,164 96
Invermere	1,650 37	New Denver	2,098 28
Inverness	366 98	Newgate	307 19
Ioco	1,359 38	New Hazelton	440 04
Irvine's Landing	679 74	Newton Station	670 39
Jaffray	728 32	New Westminster	*62,010 12
James Island	736 38	*Divisées comme suit:—	
Joyce	1,093 15	Bureau principal	54,604 82
Jubilee Station	1,421 82	Sub-office No. 2	1,135 89
Kaledon	195 90	Central Park	1,522 67
Kamloops	31,275 92	East Burnaby	504 75
Kaslo	3,653 09	Edmonds	2,429 29
Keating	189 13	Queensborough	136 46
Keefers	279 20	Sapperton	1,676 24
Kelowna	21,633 81	Nicola	396 98
Keremeos	2,198 16	North Bend	947 74
Kerrisdale	6,549 34	Northfield	269 05
Kildonan	385 63	North Fort St. John	69 01
Kimberley	2,010 64	North Lonsdale	1,295 67
Kingcome Inlet	394 47	North Vancouver	*15,352 51
Kitchener	501 99	*Divisées comme suit:—	
Kitwanga	316 71	Bureau principal	13,892 07
Koksilah	313 04	Sub-office No. 1	1,460 44
Lac la Hache	237 12	Notch Hill	889 62

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

Province de la Colombie-Britannique—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.	Nom du bureau	Recettes $ c.
Ocean Falls	5,857 78	Seymour Arm	151 01
Okanagan Centre	956 41	Shawnigan Lake	1,497 39
Okanagan Falls	406 43	Shuswap	218 04
Okanagan Landing	924 41	Sicamous	1,719 21
Okanagan Mission	960 00	Sidney	3,625 58
Oliver	1,573 10	Silverdale	389 04
150 Mile House	729 51	Silverton	1,075 59
Owl Creek	430 60	Simoom Sound	305 83
Oyama	794 46	Skeena Crossing	112 78
Pacific	291 75	Slocan	1,029 80
Parksville	2,321 70	Smithers	4,192 01
Peachland	1,888 29	Sointula	444 13
Pender Island	601 10	Somenos	297 52
Penny	220 52	Sopke	691 94
Penticton	19,965 58	Sorrento	659 81
Perry Siding	534 74	South Bulkeley	268 25
Pitt Meadows	546 72	South Fort George	953 06
Point Grey	578 42	South Salt Spring	312 46
Port Alberni	4,669 48	South Slocan	378 30
Port Alice	1,626 17	South Wellington	1,068 69
Port Clements	223 05	South Westminster	193 82
Port Coquitlam	2,735 60	Spences Bridge	649 43
Port Essington	1,145 21	Sperling Station	304 46
Port Hammond	3,111 79	Squamish	1,796 08
Port Haney	3,509 59	Stave Falls	866 31
Port Hardy	498 55	Steveston	3,295 37
Port Kells	398 59	Stewart	1,300 33
Port Mann	614 10	Sullivan Station	350 83
Port Moody	2,378 68	Summerland	5,097 41
Port Simpson	537 76	Surf Inlet	1,161 20
Port Washington	295 31	Surrey Centre	662 83
Pouce Coupé	1,178 10	Swanson Bay	1,204 84
Powell River	5,990 65	Tappen	622 71
Prince George	9,142 25	Telkwa	1,795 30
Prince Rupert	34,515 22	Terrace	2,330 80
Princeton	3,701 89	Thurlow	394 85
Pritchard	438 64	Tod Inlet	542 78
Proctor	918 14	Tofino	480 29
Qualicum Beach	1,527 46	Trail	11,288 21
Quathiaski Cove	579 37	Tranquille	1,839 98
Quatsino	725 67	Trout Lake	255 92
Queen Charlotte	298 16	Tulameen	295 04
Queen's Bay	217 79	Turgoose	881 91
Quesnel	4,863 78	Ucluelet	494 78
Quilchena	177 64	Union Bay	2,138 66
Red Gap	627 64	Usk	503 18
Revelstoke	12,244 64	Vananda	589 75
Riondel	291 88	Vancouver	*960,131 01
Riske Creek	397 40	*Divisées comme suit:—	
River's Inlet	448 70	Bureau principal	662,878 15
Robson	450 26	Station B	62,997 08
Rock Bay	722 95	Station C	8,798 20
Rock Creek	622 82	Station D	10,918 19
Rolla	662 86	Sub-office No. 1	3,820 50
Rosedale	895 16	Sub-office No. 3	28,913 56
Rossland	8,461 52	Sub-office No. 4	740 93
Royal Oak	1,712 27	Sub-office No. 5	6,151 24
Royston Station	298 64	Sub-office No. 6	6,142 05
Ruskin	441 25	Sub-office No. 7	7,899 41
Rutland	763 56	Sub-office No. 8	11,644 28
Salmo	910 09	Sub-office No. 9	1,494 38
Salmon Arm	9,613 35	Sub-office No. 10	2,247 83
Salt Spring Island	923 67	Sub-office No. 12	6,527 58
Sandon	988 87	Sub-office No. 15	3,034 27
Sandwick	563 49	Sub-office No. 16	825 19
Sardis	3,342 45	Sub-office No. 17	18,643 50
Saturna	399 56	Sub-office No. 18	11,783 50
Savona	604 61	Sub-office No. 19	31,981 00
Sayward	362 07	Sub-office No. 20	2,470 24
Sechelt	849 26	Sub-office No. 21	1,834 13
70 Mile House	114 65	Sub-office No. 22	1,484 29

RECETTES postales brutes des bureaux comptables—*Fin*

Province de la Colombie-Britannique—*Fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Vancouver—*Fin*	
Sub-office No. 25	45,221 44
Adela	2,210 29
Britcola	316 94
Cedar Cottage	2,343 44
City Heights	4,184 35
Collingwood East	2,056 38
Fraser Avenue	1,366 18
Grimmett	460 72
Hastings	437 44
Janes Road	557 19
North Arm	746 00
South Hill	4,286 25
Sunnydene	1,632 19
Vancouver Heights	696 50
Winnot	386 20
Vanderhoof	2,382 00
Vernon	32,371 65
Vicosa	263 35
Victoria	*252,980 05
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	226,277 57
Sub-office No. 1	1,532 60
Sub-office No. 2	1,264 80
Sub-office No. 3	3,870 25
Sub-office No. 4	1,614 88
Sub-office No. 5	1,763 96
Sub-office No. 6	1,694 00
Sub-office No. 7	2,269 13
Sub-office No. 8	774 80
Sub-office No. 9	753 00
Sub-office No. 10	408 00
Sub-office No. 11	243 60
Sub-office No. 12	3,758 20
Sub-office No. 19	433 26
Beaumont	2,294 73
Esquimalt	745 61
Thoburn	2,339 78
Tillicum	500 22
Willow Park	441 66
Waldo	1,169 41
Waleach	401 97
Walhachin	598 64
Waneta	358 50
Wardner	971 30
Wattsburg	1,219 37
Webster's Corners	241 52
Wellington	1,705 62
Westbank	737 24
West Grand Forks	526 46
Westholme	890 80
West Summerland	5,547 09
Whaletown	499 14
White Rock	2,664 09
Whonnock	915 47
William's Lake	1,717 60
Wilmer	538 96
Windermere	198 78
Winlow	404 30
Woodfibre	1,308 95
Wycliffe	1,077 86
Wynndel	739 10
Yahk	1,629 41
Yale	530 04
Ymir	527 30
Bureaux non comptables	60,537 67
	2,102,176 87
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	1,519 62
	2,100,657 25

Yukon

Carcross	572 76
Carmacks	180 29
Dawson	6,740 02
Hunker	143 18
White Horse	2,888 69
Bureaux non comptables	1,478 40
	12,003 34
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	8 68
	11,994 66
Bureau des rebuts	728 06

RECETTES DES BUREAUX DE POSTE NON COMPTABLES

RECETTES perçues par les maîtres de poste des bureaux non comptables dans le Dominion du Canada durant l'exercice terminé le 31 mars 1922

NOTE.—Les provinces du Dominion sont désignées par les abréviations suivantes: Ont.—Ontario; P.Q.—Québec; N.S.—Nouvelle-Ecosse; N.B.—Nouveau-Brunswick; P.E.I.—Ile du Prince-Edouard; Man.—Manitoba; Sask.—Saskatchewan; B.C.—Colombie-Britannique.

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Abbeville	Man	70 00
Abee	Alberta	182 25
Abenakis	P.Q	125 00
Abenakis Springs	P.Q	265 00
Aberdeen	N.S	55 00
Aberfeldy	Ont	135 80
Abilene	Alberta	86 00
Abney, Lot 64	P.E.I	137 50
Abram River	N.S	50 00
Acaciaville	N.S	450 80
Acadie	N.B	64 63
Acadie Siding	N.B	83 69
Ada	Sask	68 50
Adair	Sask	160 00
Adams	Sask	110 00
Adams Lake	B.C	76 00
Adderley	P.Q	39 50
Addington Forks	N.S	52 00
Adelard (fermé le 11-7-21)	Ont	13 94
Aden	Alberta	125 30
Admaston	Ont	174 94
Admiral Rock	N.S	52 50
Advance	Ont	20 00
Afton	N.S	391 25
Afton Station	N.S	95 50
Agapit	N.B	14 00
Agardsley	Man	29 10
Aguanish	P.Q	32 75
Ahmic Lake	Ont	54 95
Ahousat	B.C	130 25
Ainslie Glen	N.S	21 00
Ainslie Point	N.S	17 00
Aiyansh	B.C	107 36
Akra	Sask	27 50
Alainbourg	P.Q	23 50
Alaindale	P.Q	67 75
Alamo	B.C	133 00
Alba	N.S	60 00
Albas	B.C	64 00
Alba Station (ouvert le 1-6-21)	N.S	105 95
Alberta Beach	Alberta	129 93
Albert Bridge	N.S	111 45
Albert Canyon	B.C	261 00
Albertine	N.B	221 00
Albert Mines	N.B	310 00
Albert Mines	P.Q	102 26
Albert Park	Alberta	119 75
Alberton	Ont	118 50
Albertown	Sask	105 50
Albertville	P.Q	231 80
Albion	P.E.I	60 08
Albion	Ont	150 15
Albion Ridge	Alberta	62 75
Alcida	N.B	50 90
Alcona	Ont	115 92
Alcorn	N.B	46 50
Alderdale	Ont	286 60
Alder Point	N.S	89 20
Alder River	N.S	20 00
Aldershot	Ont	572 55
Aldersville	N.S	124 00
Alderville	Ont	57 00
Alderwood	N.B	35 00
Aldina	Sask	35 00
Aldouane	N.B	118 50
Alençon	P.Q	59 00
Alert (ouvert le 5-1-22)	Ont	22 00
Alexandria	B.C	150 94
Alexandrina	N.B	30 00
Alexis Creek	B.C	335 95
Alford	Sask	47 50
Alice	Ont	125 55
Alingly	Sask	168 00
Alkali Lake	B.C	93 50
Allainville	N.B	52 00
Allan Hills	Sask	48 75
Allandale	N.B	36 00
Allanlea	Man	6 00
Allan's Corners	P.Q	139 50
Allan Water	Ont	244 41
Allard	P.Q	87 00
Allegra	Man	35 00
Allendale	N.S	463 45
Allen Grove	B.C	29 85
Allen's Mills	P.Q	83 60
Allerston	Alberta	91 10
Allsaw	Ont	41 56
Alma	N.S	299 04
Alma	P.E.I	394 55
Almasippi	Man	20 00
Almaville	P.Q	412 38
Alpha	Sask	56 25
Alpine Ridge	N.S	11 50
Alport	Ont	56 70
Alta Lake	B.C	274 02
Alticane	Sask	37 00
Alton	N.S	235 45
Alvena	Sask	35 00
Alvin	B.C	144 30
Amaranth Station	Ont	90 85
Amateur	P.Q	30 00
Amelia	Sask	98 00
Amherst Point	N.S	60 50
Amirault Hill	N.S	235 00
Ammon	N.B	20 00
Amsbury	B.C	94 00
Amsterdam	Sask	146 50
Anagance Ridge	N.B	6 00
Anderson	N.B	50 10
Anfield	N.B	84 71
Ange Gardien, Est	P.Q	42 75
Angeline	P.Q	180 77
Angle Lake	Alberta	208 15
Anglemont	B.C	68 43
Angouleme	P.Q	52 60
Anjou	P.Q	173 45
Annable	B.C	47 00
Annandale	N.S	24 00
Annette	Sask	98 50
Annidale	N.B	214 75
Annieheld	Sask	13 25
Anning	Alberta	69 14
Anse au Griffon Est. ci-devant Griffon Cove Est)	P.Q	83 20
Anthony	Ont	46 25
Antigonish Harbour	N.S	28 50
Antigonish Har. (South Side)	NS	40 00
Antioch	Ont	8 00
Antrim	N.S	20 00
Anvil Island	B.C	31 25

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
AppleRiver	N.S.	401 07
Aquadell	Sask.	32 00
Arabella	Sask.	12 90
Arawana	Man.	25 00
Arbakka	Man.	134 65
Arbeau	N.B.	23 00
Arbor Vitae (ouvert le 1-11-21)	Ont.	25 00
Archibald	N.S.	66 00
Archibald Settlement	N.B.	40 00
Archive	Sask.	382 98
Archydal	Sask.	167 00
Ardbeg	Ont.	497 62
Ardenville	Alberta	34 00
Ardenkenneth	Sask.	121 20
Ardmore	Alberta	87 15
Ardness	N.S.	55 00
Ardsley	Sask.	22 25
Argenta	B.C.	59 75
Argentenay	P.Q.	127 15
Argyle	N.B.	149 50
Argyle	N.S.	145 50
Argyle Head	N.S.	131 50
Argyle Sound	N.S.	145 75
Argyle South	N.S.	134 00
Arisaig	N.S.	126 00
Arkell	Ont.	154 50
Arlington	N.S.	34 50
Arlington West	N.S.	... ..
Armagh Station	P.Q.	257 10
Armdale	N.S.	*a*
Armitage	Ont.	131 69
Armley	Sask.	26 75
Armorique (bureau d'été)	P.Q.	Nil
Armstrong	P.Q.	117 00
Armstrong's Brook	N.B.	47 60
Armstrong's Corner	N.B.	201 03
Armstrong Station	Ont.	309 85
Arner	Ont.	440 95
Arnes	Man.	290 70
Arnold	N.S.	65 20
Arpin	P.Q.	12 50
Arrandale	B.C.	88 49
Arrowwood	Alberta	31 00
Arsenault	P.Q.	18 00
Arthurville	P.Q.	94 20
Artois	P.Q.	54 00
Arvilla	Alberta	47 40
Ash	Ont.	70 50
Ashdad	Ont.	289 04
Ashdale	N.S.	15 00
Ashfield	N.S.	15 00
Ashkirk	Man.	13 00
Ashley	Sask.	36 00
Ashmore	N.S.	139 35
Ash Point	N.B.	17 00
Ashton Station	Ont.	87 40
Askilton	N.S.	31 25
Asor	Sask.	437 77
Aspdin	Ont.	239 00
Aspen	N.S.	87 50
Aspen Beach	Alberta	197 52
Aspen Grove	B.C.	36 00
Aspotogan	N.S.	88 00
Asselin	P.Q.	14 00
Aston Station	P.Q.	86 50
Astwood	Sask.	33 75
Atalante	P.Q.	69 00
Atchelitz	B.C.	204 50
Atkinson	Sask.	97 00
Atlanta	N.S.	30 40
Atlantic	N.S.	66 70
Atlas	Sask.	161 00
Atnarko	B.C.	75 39
Atwood's Brook	N.S.	174 25
Auburndale	N.S.	40 00
Auburndale	Alberta	50 00
Auburnville	N.B.	125 50
Aubut	P.Q.	210 35
Audet	P.Q.	205 40
Aulac	N.B.	311 49
Auld	Ont.	188 80
Auldgirth (ci-dev. Black Pool)	B.C.	130 67
Auld's Cove	N.S.	280 00
Autoroad	Sask.	59 00
Auvergne	P.Q.	223 43
Avalon	Alberta	33 00
Avery's Portage	N.B.	66 50
Avebury	Sask.	67 00
Avoca	P.Q.	245 35
Avola	B.C.	248 76
Avon	P.Q.	14 98
Avondale	N.S.	34 10
Avondale Station	N.S.	176 65
Avonhill	Sask.	10 00
Avonport	N.S.	41 05
Axe Lake	Ont.	59 42
Aylsham (ouvert le 1-8-21)	Sask.	32 67
Aylesworth	Ont.	38 00
Ayotte	P.Q.	12 50
Azilda	Ont.	204 00
Babineau	N.B.	15 00
Baccaro	N.S.	218 14
Baddeck Bay	N.S.	43 00
Baddeck Bridge	N.S.	56 95
Baddeck River, North Branch	N.S.	13 00
Badger	Man.	240 50
Badger Lake	Alberta	51 25
Bagshot	Ont.	121 90
Baie de la Trinité	P.Q.	97 25
Baie des Bacons	P.Q.	54 70
Baie des Cèdres	P.Q.	198 57
Baie des Rochers	P.Q.	83 00
Baie d'Urfe, (bureau d'été)	P.Q.	55 00
Baie Johan Beetz	P.Q.	60 01
Baie Ste Anne	N.B.	151 55
Baie St-Nicholas (fermé le 25-10-21)	P.Q.	
Baintree	Alberta	244 21
Baird	Ont.	109 87
Bairdsville	N.B.	71 05
Baker	B.C.	98 42
Baker Settlement	N.S.	210 50
Balaclava	Ont.	56 10
Bald Rock	N.S.	15 00
Bala Park (bureau d'été)	Ont.	160 00
Baldwin	Ont.	202 85
Baleine	N.S.	5 00
Baljennie	Sask.	56 00
Ballantine	Alberta	52 47
Ballantyne's Cove	N.S.	140 90
Balla Philip	N.B.	24 50
Ballinora	Sask.	50 00
Balm	Alberta	11 00
Balmoral	Ont.	95 13
Balmoral	N.S.	25 00
Balmoral Mills	N.S.	85 80
Balsam	Ont.	116 00
Balsam Bay	Man.	66 75
Baltic	P.E.I.	82 90

a Pour recettes *voir* sous Halifax Sub-Office.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Balvenie	Ont	30 91	Battle Creek	Sask	51 00
Bamberg	Ont	302 00	Battle Ridge	Alberta	61 50
Bangs Falls	N.S	45 95	Battle River Prairie	Alberta	41 40
Banks of Broad Cove	N.S	17 00	Battle Valley	Sask	29 70
Bannock	Sask	378 09	Battleview	Alberta	72 00
Bannon	N.B	17 00	Battrum	Sask	830 75
Baptiste	Ont	154 73	Baxter's Harbour	N.S	28 58
Baraca	Alberta	42 65	Baxterville	Sask	44 60
Barachois	N.B	80 00	Bayard	P.Q	33 35
Barachois Harbour	N.S	96 00	Bayard Station	Sask	233 10
Barachois Ouest	P.Q	80 00	Bay du Vin	N.B	786 00
Barbeau	Alberta	7 50	Bay du Vin Mills	N.B	20 00
Barberton (fermé le 31-12-21)	N.S	2 17	Bayer Settlement	N.S	29 30
Bar de Cocagne	N.B	54 00	Bayham	Ont	156 80
Bardsville	Ont	104 70	Bayfield	N.S	163 00
Barich (fermé le 1-6-21)	Alberta	Nil	Bayhead	N.S	282 00
Barker's Point	N.B	146 60	Bay Road Valley	N.S	20 00
Barkfield	Man	39 65	Bayside	N.B	129 04
Bark Lake	Ont	56 25	Bay St. Lawrence	N.S	97 61
Barkmere (bureau d'été)	P.Q	Nil	Bayswater	N.B	55 50
Barkway	Ont	157 00	Bayswater	N.S	114 90
Barnard	P.Q	72 00	Bayswater	Ont	*b*
Barlochan	Ont	100 10	Bayton	Man	43 53
Barney River Station	N.S	90 60	Bay View	N.S	118 18
Barney's Brook	N.S	5 86	Bay View	N.B	69 01
Barney's River	N.S	237 40	Beach Meadows	N.S	216 30
Barnhart	Ont	39 00	Beaconsfield	Man	42 00
Barnhart Vale	B.C	77 00	Beaconsfield	P.Q	649 00
Barnesdale	Ont	244 95	Bearberry	Alberta	95 30
Barnsville	N.B	166 74	Bear Cave	Ont	15 00
Barnston Island	B.C	86 10	Bear Cove (Chéticamp)	N.S	66 00
Barra Glen	N.S	30 00	Bear Island (bureau d'été)	Ont	326 35
Barra Head	N.S	54 00	Bear Line	Ont	429 80
Barre	P.Q	195 25	Bear Point	N.S	173 01
Barren Hill	N.S	21 00	Bear River East	N.S	139 50
Barrett Lake	B.C	54 25	Bear River	P.E.I	252 10
Barrieau	N.B	21 00	Bears Pass	Ont	45 00
Barriefield	Ont	97 40	Beaton Road	P.E.I	22 00
Barrier Lake	Sask	118 80	Beatonville	N.S	29 00
Barrington	P.Q	259 75	Beatrice	Ont	104 00
Barrington West	N.S	115 25	Beaudoin	P.Q	15 00
Barrio's Beach	N.S	94 00	Beaudoin Centre	P.Q	70 00
Barry River	P.Q	41 00	Beaufort	N.B	138 75
Barry's Corner	N.S	29 60	Beaulac	P.Q	24 25
Barryvale	Ont	153 80	Beaumont	P.Q	231 10
Barryville	N.B	30 50	Beaumont	N.B	77 50
Bartholomew	N.B	20 10	Beauport Est	P.Q	73 00
Bartibog	N.B	42 00	Beaconia (ouvert le 8-8-21)	Man	69 00
Bartibog Bridge	N.B	132 45	Beaurepaire (bureau d'été)	P.Q	141 00
Bartibouge Station	N.B	71 80	Beauséjour	P.Q	97 50
Bartlettville	Alberta	8 50	Beausoleil	P.Q	60 00
Barvas	Sask	111 00	Beauval	Sask	35 25
Bas de la Baie	P.Q	54 80	Beauvallon	Alberta	79 65
Bas de l'Anse	P.Q	74 80	Beaver	B.C	211 20
Base Line Road	N.S	34 00	Beaver Bank	N.S	212 35
Baskatong	P.Q	116 53	Beaver Bluff	Sask	18 50
Bass Creek	Ont	51 43	Beaver Brook	N.B	25 00
Bassin du Lièvre	P.Q	47 47	Beaver Brook Station	N.B	86 50
Bass River Point	N.B	71 17	Beaver Cove	N.S	104 95
Basswood Ridge	N.B	54 20	Beaver Creek	B.C	41 20
Batchawana	Ont	108 15	Beaver Crossing	Alberta	68 00
Bateston	N.S	69 85	Beaver Dale	Sask	38 25
Batesville (bureau d'été)	P.Q	58 00	Beaver Harbour	N.S	123 30
Bathgate	Alberta	25 00	Beaver Lake	B.C	119 59
Bath Road	Ont	*a*	Beaver Lake	Alberta	30 00
Bathurst Mines	N.B	160 10	Beaver River	N.S	247 00
Batiscan Station	P.Q	531 00	Beazer	Alberta	65 25
Batoche	Sask	120 00	Bechard	Sask	261 22
Battle Bend	Alberta	150 80	Beckenham	Sask	36 00

*a*Pour recettes *voir* Kingston sub-offices.
*b*Pour recettes *voir* sous Ottawa sub-offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Beckville	Man	24 00	Bernier	P.Q	12 89
Beddington	Alberta	229 95	Berny	Alberta	22 00
Bedell	Ont	8 00	Berriedale (fermé le 30-9-21)	Ont	33 34
Bedfordville	Sask	44 00	Berry Hill	N.S	27 50
Bedworth	Ont	75 00	Berryer	P.Q	127 23
Beach Hill	N.S	30 00	Berry Mill Station	N.B	103 41
Beech Hill Farms	N.S	48 75	Berrymoor	Alberta	75 65
Beech Lane	Ont	16 00	Berthe	P.Q	10 00
Beechmont	N.S	9 00	Berton	Man	414 00
Beechmont North	N.S	12 00	Bertrand	N.B	56 00
Beechville	N.S	20 55	Bérubé	P.Q	53 90
Beechwood (fermé le 1-6-21)	N.S	Nil	Berwick West	N.S	18 95
Beersville	N.B	103 25	Bestville	Sask	179 00
Bégin	P.Q	42 30	Bestwick	B.C	41 50
Bekevar	Sask	16 00	Bethesda	Ont	170 00
Belanger	Sask	23 00	Bethnal	Ont	228 25
Belbeck	Sask	224 14	Beulah	N.B	81 20
Belbutte	Sask	174 00	Betsiamites	P.Q	329 90
Belcourt	Man	23 25	Bewdley	Ont	294 25
Bellavance	P.Q	109 60	Beynes	Sask	36 00
Bellcamp	Alberta	37 75	Bezanson	Alberta	124 00
Belle Anse	P.Q	181 70	Bickerdike	Alberta	121 32
Belle Côte	N.S	174 30	Bickle	B.C	30 50
Belle Creek	P.E.I	240 40	Bickford	Ont	223 85
Belledune	N.B	260 00	Bideford	P.E.I	146 35
Belledune River	N.B	109 25	Bickleigh	Sask	61 00
Bellefeuille	P.Q	32 50	Bield	Man	358 10
Bellefleur	N.B	48 00	Bifrost	Man	23 00
Bellefontaine	N.S	50 00	Big Bank	N.S	65 60
Bellegarde	Sask	83 00	Big Bar Creek	B.C	44 00
Belleisle Creek	N.B	718 00	Big Beach	N.S	111 10
Belle Marche	N.S	81 75	Big Brook	N.S	14 00
Belleview	Man	254 00	Big Cedar Point (bureau d'été)	Ont	49 50
Belleville	N.B	50 50	Big Creek	B.C	79 00
Belleville	N.S	272 00	Bigelow	Ont	92 93
Belleville North	N.S	120 00	Bigford	Sask	69 50
Belleville South	N.S	55 00	Big Fork	Ont	160 75
Belley	P.Q	10 00	Bigger Ridge	N.B	119 50
Bellhampton	Man	29 25	Big Glen	N.S	31 00
Bellingham	Ont	80 75	Big Harbour	N.S	13 00
Belliveau Village	N.B	25 00	Big Harbour Centre	N.S	27 55
Bell Mills	N.B	17 70	Big Harbour Island	N.S	15 00
Bell Mount	P.Q	56 50	Big Intervale (Cape North)	N.S	20 25
Belloni	N.S	180 75	Big Intervale (Margaree)	N.S	42 00
Bell Rapids	Ont	69 00	Big Island	N.S	45 60
Bellrock	Ont	94 00	Big Lake	Ont	133 00
Bellshill	Alberta	48 00	Big Lorraine	N.S	28 01
Belmina	P.Q	22 00	Big Marsh	N.S	15 00
Belmore	Ont	175 30	Big Meadow	N.S	47 80
Belvedere	Alberta	316 71	Big Muddy	Sask	84 50
Belvoir	Sask	51 50	Big Pond	N.S	139 48
Benacadie	N.S	53 25	Big Pond Centre	N.S	64 80
Benacadie Pond	N.S	18 75	Big Port L'Hébert	N.S	49 50
Benacadie West	N.S	35 00	Big Prairie	Alberta	178 15
Bénard	Man	116 00	Big Ridge	N.S	21 50
Benbecula	Sask	28 50	Big Ridge South	N.S	35 90
Ben Eoin	N.S	41 00	Big Spring	Alberta	53 70
Benjamin's Mills	N.S	24 50	Big Stick Lake	Sask	159 25
Benjamin River	N.B	168 00	Big Stone	Alberta	107 30
Ben Lomond	N.B	63 25	Bigwin Island (bureau d'été)	Ont	1222 00
Bennett	P.Q	53 02	Big Woody	Man	14 20
Benton Siding (rouvert le 16-5-21)	B.C	115 10	Billimun	Sask	29 00
Bent River	Ont	69 75	Bingley	Alberta	25 90
Berens River	Man	129 75	Bingville	Alberta	122 75
Bergen	Alberta	115 61	Birchbank	B.C	172 50
Bergeron	P.Q	50 00	Birch Bay	Man	102 50
Bergfield	Sask	7 05	Birch Brook	N.S	31 00
Bergland	Ont	382 00	Birch Island	B.C	147 64
Berlo	Man	34 10	Birch Lake (rouvert le 7-9-21)	Sask	34 50
Bernard	Sask	64 50			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Birch Plain	N.S.	23 20	Blue Cove	N.B.	53 00
Birch Ridge	N.B.	30 00	Blue Mountain	N.S.	174 00
Birch Siding	N.B.	41 90	Blue Mountain Bend	N.B.	61 08
Birchtown	N.S.	155 00	Blue Rock	N.S.	234 55
Birchwood	N.S.	20 50	Bluesky	Alberta	529 80
Bird River	Man.	26 25	Blue's Mill	N.S.	65 80
Birdsalls	Ont.	158 40	Bluff Creek	Man.	132 00
Birdtail	Man.	164 42	Boakview	Ont.	80 00
Bird's Creek	Ont.	145 30	Bobs Lake	Ont.	70 55
Birdsholm	Alberta	119 80	Bocage	P.Q.	32 80
Birken	B.C.	74 00	Bodhan	Man.	40 00
Birkendale	Ont.	288 15	Bogart	Ont.	124 45
Birmingham	Sask.	139 55	Boggy Creek	Man.	90 99
Bisaillon	P.Q.	77 60	Boian	Alberta	35 00
Bishop Landing	B.C.	10 75	Boisdale	N.S.	184 10
Bishopville	N.S.	11 20	Bois Franc	P.Q.	188 50
Bismark	Alberta	20 50	Boishébert	N.B.	33 00
Bjorkdale	Sask.	115 84	Boivin	P.Q.	26 27
Black Avon	N.S.	38 00	Bold Point	B.C.	64 28
Black Brook	N.S.	50 00	Bolger Bridge (bureau d'été)	Ont.	1,449 31
Blackburn	Ont.	124 43	Bolingbrooke	Ont.	109 00
Blackburn Mine	P.Q.	13 00	Bolkow	Ont.	263 85
Blackdale	Man.	140 50	Bon Accord	N.B.	52 50
Black Donald	Ont.	10 00	Bon Air (bureau d'été)	Ont.	96 00
Blackett's Lake	N.S.	9 00	Bonaventure East	P.Q.	401 96
Black Hawk	Ont.	237 05	Bonaventure Island	P.Q.	40 00
Black Heath	Ont.	286 00	Bon Désir	P.Q.	58 00
Black Hills	Yukon	4 50	Bon Echo (bureau d'été)	Ont.	89 00
Black Land	N.B.	209 00	Bonheur (fermé le 19-4-21)	Ont.	Nil
Blackloam (fermé le 1-6-21)	B.C.	Nil	Bonlea	Alberta	42 01
Black Pines	B.C.	27 00	Boninville	Ont.	111 85
Black Point	N.B.	204 35	Bonnechère	Ont.	70 00
Black Point, Halifax	N.S.	282 00	Bonne Espérance	P.Q.	50 00
Black Point, Queens	N.S.	67 50	Bonne Madone	Sask.	91 80
Black Pool (ouvert le 1-5-21)	B.C.	144 00	Bonney River Station	N.B.	458 15
Black River, Northumberland	N.B.	58 50	Bonnie Doon	Man.	40 00
Black River, St. John	N.B.	45 00	Bonnie Glen	Alberta	18 00
Black River Bridge	N.B.	161 00	Bonnington Falls	B.C.	209 50
Black Rock, Cumberland	N.S.	6 00	Bon Secours	N.B.	59 10
Black Rock	N.B.	41 50	Boom Road	N.B.	185 00
Black Rock, Victoria	N.S.	25 00	Bosse	N.B.	15 50
Blacks Harbour	N.B.	957 10	Booth	P.Q.	300 00
Blackstone	N.S.	64 00	Bordenave	Alberta	24 00
Blackstone Lake	Ont.	131 05	Borderland	Sask.	90 00
Blackstone Mine	Alberta	148 00	Bordenwood	Ont.	31 06
Blacktail	Alberta	25 00	Boskung	Ont.	97 23
Blackwood	Sask.	124 70	Botrel	P.Q.	17 00
Blair	N.B.	483 25	Botsford Portage	N.B.	42 00
Blair Athol	N.B.	72 00	Bouchard	P.Q.	84 00
Blairhampton	Ont.	Nil	Boucher	N.B.	16 00
Blairton	Ont.	79 75	Boucherville	Ont.	18 20
Blais	P.Q.	39 70	Boudreau	N.B.	66 00
Blanchard Road	N.S.	12 00	Boudreauville	N.S.	142 75
Blanchard Settlement	N.B.	82 00	Boudreau Village	N.B.	52 00
Blanche	N.S.	132 50	Bougainville	P.Q.	51 20
Blanchet	P.Q.	92 50	Boughton Island	P.E.I.	21 95
Blandford	P.Q.	102 50	Boulanger (ouvert le 26-11-21)	P.Q.	80 70
Blantyre	Ont.	107 25	Boularderie	N.S.	96 10
Blind Bay	B.C.	190 00	Boularderie Centre	N.S.	50 04
Blind Channel	B.C.	273 50	Boularderie East	N.S.	42 81
Blissville	N.B.	20 57	Boularderie West	N.S.	44 17
Block 14	N.B.	18 00	Boulay	P.Q.	24 26
Bloomfield	N.S.	79 00	Boulder Mill	B.C.	116 41
Bloomfield Ridge	N.B.	43 25	Boutler	Ont.	238 50
Blooming	Sask.	55 95	Boundary Bay	B.C.	22 75
Bloomington	N.S.	40 50	Boundary Creek	Alberta	64 60
Bloomsbury (ouvert le 1-9-21)	Alberta	127 69	Boundary Creek	N.B.	180 00
Blucher Hall	B.C.	45 00	Boundary Presqu'Ile	N.B.	23 00
Blue Bell	N.B.	121 00	Bourbon	P.Q.	23 00
Blueberry Creek	B.C.	131 50	Bourdeau	Ont.	42 00
			Bourgault	P.Q.	43 00

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Bourgeois	N.B	45 00	Brisco	B.C	264 87
Bourgeois Mills	N.B	27 00	Bristol Mines	P.Q	93 00
Bourg Louis	P.Q	90 30	Bristol Ridge	P.Q	72 25
Bourgogne	Sask	19 47	Britain	Alberta	53 70
Bourlamaque (bureau d'été)	P.Q	45 00	Britainville	Ont	26 00
Bournival	P.Q	25 00	Britannia Heights	Ont	161 35
Bousquet	P.Q	60 00	Brithdir	Sask	67 46
Bout de l'Isle (fermé le 1-5-21)	P.Q	Nil	Briton Cove	N.S	115 00
Bout du Monde	P.Q	24 00	Britonville	P.Q	27 00
Boutet (bureau d'été)	P.Q	Nil	Broadbent	Ont	99 30
Boutilier Point	N.S	286 25	Broad Cove (Lunenburg)	N.S	411 60
Boutin	Sask	102 00	Broad Cove Chapel	N.S	95 00
Bouvier	Alberta	60 00	Broad Cove Marsh	N.S	17 00
Bouville	Man	20 00	Broadlands	P.Q	130 25
Bowesville	Ont	79 50	Broadwater	B.C	77 15
Bowmanton	Alberta	39 05	Broadway	N.S	35 60
Bow Park Farm	Ont	38 00	Brockington	Sask	54 75
Bowser	B.C	209 30	Brokenhead	Man	47 00
Boyd's	N.S	6 00	Brombury	Sask	62 10
Boyer	P.Q	100 00	Bromley Line	Ont	83 25
Boyne Lake	Alberta	182 45	Bronson	Ont	57 15
Boynton	P.Q	313 70	Brookdale	P.Q	88 60
Brabazon (fermé le 19-9-21)	P.Q	25 00	Brookdale Mines (fermé temp. le 11-10-21)	Alberta	25 00
Brackenrig	Ont	81 54	Brookfield Mines	N.S	108 10
Brackley Beach	P.E.I	149 00	Brooklyn Corner	N.S	65 60
Brada (ouvert le 1-7-21)	Sask	70 00	Brookside	Sask	201 94
Bradley Creek	Ont	42 32	Brooksley	Alberta	41 90
Bradore Bay	P.Q	25 16	Brookvale	N.B	14 25
Bragg Creek	Alberta	55 10	Brookvale	N.S	102 00
Bramber	N.S	87 60	Brook Village	N.S	149 85
Brainard	Alberta	102 55	Brookville	N.B	635 00
Branch La Have	N.S	92 00	Brophy's	N.S	12 00
Brancepeth	Sask	277 90	Brora	Sask	89 35
Bransfield	N.B	65 10	Brosseau	Alberta	282 72
Brantville	N.B	35 55	Brotherston	Ont	49 00
Bras d'Apic	P.Q	235 50	Brough	Sask	44 50
Brass Hill	N.S	216 55	Brower	Ont	101 10
Brazil Lake	N.S	190 75	Brown	Man	149 15
Breault Mill	P.Q	45 00	Brownfield	Alberta	109 00
Breau Village	N.B	105 00	Brown Hill	Ont	169 75
Brèche à Manon	P.Q	155 38	Browning Island (bureau d'été)	Ont	70 00
Breckenridge Station	P.Q	241 28	Brown's Flats	N.B	405 42
Breda	Alberta	15 00	Brown's uontainM (fermé le 1-5-21)	N.S	Nil
Bredin	Alberta	20 00	Brownsville	N.S	45 00
Bremen	Sask	194 00	Bruceton (ouvert le 17-10-21)	Ont	22 00
Brennan Hills	P.Q	324 75	Brumlie	Man	38 75
Brennen	Ont	98 10	Brunetville	Ont	115 00
Brentha	Ont	64 30	Brunner	Ont	260 60
Brentwood	Ont	201 35	Brutus	Alberta	90 00
Brentwood	N.S	79 00	Bryant	Sask	105 00
Brest	N.B	80 00	Bryants Corner	N.B	64 00
Bretagneville	N.B	77 00	Bryenton	N.B	92 00
Brethour	Ont	121 00	Brynmarl	B.C	61 70
Brewer	Sask	71 35	Bryon Island (bureau d'été)	P.Q	16 00
Brewer's Mills	Ont	236 03	Brysonville	P.Q	210 30
Brewesterville	Man	14 00	B-Say-Tah (bureau d'été)	Sask	Nil
Briar Lake	N.S	29 25	Bucke	Ont	112 42
Briarlea	Sask	53 00	Buckfield	N.S	49 81
Bridgeville	P.Q	215 00	Buckhorn	Alberta	46 80
Bridstow	Alberta	32 45	Buck Lake	Ont	7 00
Briereville	Alberta	15 00	Bucklaw	N.S	44 80
Brigade Lake	B.C	88 25	Buckley	N.B	4 17
Brigg's Corner	N.B	55 00	Buctouche Bay	N.B	36 20
Brightbank (ouvert le 1-12-21)	Alberta	13 00	Budd Mills	Ont	24 50
Brightholme	Sask	20 25	Buena Vista	B.C	67 97
Bright Sand	Sask	224 42	Buffalo	Alberta	367 03
Brightside	Ont	25 00	Buffalo Gap	Sask	72 00
Brightstone	Man	24 00	Buffalo Head	Sask	316 80
Briley's Brook	N.S	64 00			
Brilliant	B.C	599 85			
Brinkman's Corners	Ont	101 95			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Buffalo Horn	Sask	64 00	Cameron Lake	B.C	211 31
Buffalo Lake	Alberta	33 65	Cameron's Mills	N.B	20 00
Buffalo View	Alberta	25 82	Cameron Settlement	N.S	28 90
Buford	Alberta	169 00	Campbelldale	N.S	34 00
Buller	Ont	36 00	Campbell Hill	Alberta	22 00
Bulstrode Station	P.Q	255 25	Campbell Mountain	N.S	6 00
Bunglass	Sask	21 50	Campbellton	Ont	63 90
Burfield	Alberta	122 90	Camperdown	Ont	242 80
Burgis	Sask	189 00	Camperdown	N.S	15 00
Burk's Corners	P.Q	55 00	Camperville	Man	161 70
Burleigh	Ont	45 40	Camp Lake (ouvert le 5-1-22)	Sask	26 00
Burleigh Falls	Ont	266 30	Campsie	Alberta	17 49
Burlington	N.S	134 50	Cana	Sask	154 90
Burnaby	Ont	136 00	Canaan	N.S	37 00
Burnbank	Man	53 25	Canaan Rapids	N.B	11 00
Burnley	Ont	156 75	Canada Creek	N.S	82 70
Burnside	Man	144 60	Canal	Ont	102 00
Burnsville	N.B	412 60	Canal Flats	B.C	74 00
Burpee	Ont	21 50	Cane	Ont	276 00
Burquitlam	B.C	231 00	Canim Lake	B.C	79 00
Burr	Sask	161 00	Cannamore	Ont	262 30
Burrard Inlet	B.C	1,345 00	Cannell	Alberta	24 50
Burridge	Ont	153 40	Cannes	N.S	242 68
Burriss	Ont	147 10	Canning	Ont	70 88
Burritt	Ont	51 26	Cannington Manor	Sask	45 00
Burtch	Ont	93 00	Canobie	N.B	86 00
Burtonsville	Alberta	39 20	Canoe Cove	P.E.I	65 00
Burwash	Ont	1,056 00	Canoe Lake	N.S	33 00
Bushland (fermé le 3-9-21)	Alberta	6 00	Canopus (rouvert le 1-7-21)	Sask	43 25
Butedale	B.C	135 55	Canous	N.B	17 00
Butterby	Sask	52 00	Canough Creek	B.C	16 00
Butterton	Sask	11 25	Cantal	Sask	75 56
Byng (ouvert le 1-1-22)	Man	16 00	Cantin	P.Q	50 00
Byron	Ont	556 85	Canton	Ont	213 00
CACHALOT	B.C	44 00	Canton Tache	P.Q	200 80
Cache Creek	B.C	120 00	Canuck	Sask	112 40
Cache Lake	Alberta	234 89	Cap à la Baleine	P.Q	46 80
Cacouna South (bureau d'été)	P.Q	59 00	Cap à la Branche	P.Q	146 46
Cailmount	Sask	60 00	Cap au Corbeau	P.Q	23 50
Cails Mills	N.B	50 00	Cap au Renard	P.Q	51 36
Cain's Mountain	N.S	30 00	Cap aux Oies	P.Q	91 22
Caithness	B.C	339 22	Cap aux Os	P.Q	152 88
Calahoo	Alberta	149 60	Cap Bateau	N.B	29 00
Calais	Alberta	173 35	Cap d'Espoir	P.Q	178 45
Caldbeck	Alberta	37 00	Cap d'Espoir Centre	P.Q	196 11
Calderbank	Sask	96 00	Cap des Rosiers Est	P.Q	152 40
Caldwell	P.Q	83 95	Cap Augnet	N.S	39 00
Caldwell	Alberta	22 00	Cap Chin (rouvert le 1-10-21)	Ont	37 00
Caldwell Brook	N.B	81 75	Cape Croker	Ont	179 22
Caledonia	N.S	160 50	Cape Dauphin	N.S	59 00
Caledonia	P.E.I	60 25	Cape de Moiselle Creek	N.B	84 01
Caledonia Mills	N.S	26 00	Cape d'Or	N.S	33 10
Calendula	Alberta	25 65	Cape Enrage	N.B	34 00
Calgary Sub-Office No. 7	Alberta	*a*	Cape George	N.S	54 00
*Calgary Sub-Office No. 13	Alberta	*a*	Cape George Harbour	N.S	35 50
Calgary Sub-Office No. 23	Alberta	*a*	Cape Jack	N.S	21 00
Calgary Sub-Office No. 25	Alberta	*a*	Cape Negro	N.S	141 50
Calgary Sub-Office No. 26	Alberta	*a*	Cape Negro Island	N.S	114 55
Calhoun	N.B	58 00	Cape Sable Island (south side)	N.S	204 06
Caliento	Man	198 63	Cape Scott	B.C	85 82
California	N.B	50 00	Cape Station	N.B	68 50
Callieres	P.Q	29 25	Cap Tormentine	N.B	574 30
Calling Lake	Alberta	14 20	Capilano	B.C	348 88
Camberley (fermé le 1.5.21)	Sask	Nil	Capitol Hill	B.C	410 80
Cambria	P.Q	186 40	Cap La Ronde	N.S	70 50
Cambridge	N.S	110 00	Cap Lumière	N.B	24 40
Camden	N.S	46 00	Cappon	Alberta	169 92
Camel Chute	Ont	69 00	Cap Rouge	P.Q	561 15

(*a*) Pour recettes *voir* sous Calgary Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Non du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Cap Rouge	N.S.	26 00	Cawood	P.Q.	37 64
Cap St-Ignace Station	P.Q.	418 00	Cayer	Man.	147 00
Cap St-Martin	P.Q.	125 00	Cecebe	Ont.	39 50
Capstick	N.S.	37 38	Cecil	Sask.	63 00
Cap Tourmente	P.Q.	170 50	Cedar	B.C.	446 15
Capucins	P.Q.	132 25	Cedarbrae	Ont.	147 52
Cardell	Sask.	87 50	Cedar Croft (bureau d'été)	Ont.	130 00
Carey	Man.	162 00	Cedarkine	Man.	111 35
Carey's Hill	P.Q.	165 60	Cedar Lake	Man.	6 00
Cariboo Gold Mines	N.S.	83 08	Celtic	Sask.	48 25
Cariboo Island	N.S.	10 00	Centennial	N.S.	40 60
Cariboo Islands	P.Q.	42 00	Central Argyle	N.S.	304 20
Cariboo Marsh	N.S.	30 00	Central Blissville	N.B.	226 00
Cariss	Sask.	49 50	Central Chebogue	N.S.	26 06
Carlea	Sask.	210 25	Central Earltown	N.S.	10 00
Carleton-Ouest	P.Q.	144 50	Central Greenwich	N.B.	167 54
Carleton Village	N.S.	78 45	Central Grove	N.S.	143 10
Carlin	B.C.	161 00	Central Hampstead	N.B.	105 41
Carling	Ont.	55 25	Central New Annan	N.S.	109 30
Carlingford	N.B.	28 60	Central North River	N.S.	45 00
Carling Lake (ouvert le 2-12-21)	P.Q.	22 00	Central Port Mouton	N.S.	377 88
Carlisle	N.B.	59 00	Central Waterville	N.B.	18 70
Carlos	Alberta	61 97	Central Wood Harbour	N.S.	76 00
Carlow	N.B.	12 00	Central Acadie	N.B.	99 90
Carlton Hill	Alberta	43 00	Centredale	N.S.	36 00
Carlyle Lake Resort (bureau d'été)	Sask.	174 36	Centre Dummer	Ont.	30 00
Carmel (fermé le 30-6-21)	Ont.	9 01	Centre Island	B.C.	90 50
Carmichael	Sask.	1,109 85	Centre Millstream	N.B.	22 05
Carnagh	Sask.	56 20	Centre Musquodoboit	N.S.	259 06
Carnavon	Ont.	464 14	Centre Nappan	N.B.	224 00
Carnforth	Alberta	32 10	Centre St. Simon	N.B.	36 00
Carnoustic	Sask.	25 00	Centreton	Ont.	288 30
Caron Brook	N.B.	186 45	Centreview	Ont.	48 20
Carr	Ont.	157 00	Centre Village	N.B.	3 00
Carragana (ouvert le 1-7-21)	Sask.	220 20	Centreville	N.S.	567 25
Carrigan	Sask.	23 51	Centreville East	N.S.	17 30
Carroll	P.Q.	54 00	Centurion	Ont.	34 80
Carroll's Corners	N.S.	45 60	Chaffey's Locks	Ont.	600 00
Carroll's Crossing	N.B.	145 65	Chagoness	Sask.	135 75
Carrollton	Sask.	58 00	Chahoon	P.Q.	211 00
Carrot Creek	Alberta	253 41	Chailey	Alberta	57 70
Carrot River (ouvert le 1-10-21)	Sask.	103 65	Chalet (bureau d'été)	N.B.	74 00
Carr's Brook	N.S.	114 80	Chalifoux	P.Q.	23 00
Carrville	Ont.	10 00	Chamadaska	B.C.	122 03
Carsonby	Ont.	67 70	Chambery	Sask.	135 40
Carter's Point	N.B.	59 87	Chambord Est	P.Q.	30 00
Carterton	Ont.	163 55	Chambord Junction	P.Q.	558 00
Casault	P.Q.	84 00	Champagne	Yukon	107 50
Casavant	Alberta	46 50	Champigny	P.Q.	635 20
Caspaco	B.C.	181 80	Chance Harbour	N.B.	195 25
Cassilis	N.B.	99 50	Chance Harbour	N.S.	22 00
Castelneau	P.Q.	102 00	Chandonnet	P.Q.	26 96
Castaway	N.B.	2 00	Chandos	Ont.	25 00
Castle Bay	N.S.	62 00	Chantler	Ont.	92 75
Castle Coombe	Sask.	23 50	Chantry	Ont.	207 00
Castledale	B.C.	117 00	Chapais	P.Q.	53 00
Castlereagh	N.S.	14 00	Chapel Rock (ouvert le 1-12-21)	Alberta	16 50
Castle Rock	B.C.	60 00	Chapleau Station (bureau d'été)	P.Q.	41 00
Catalone	N.S.	85 75	Chaplin	N.S.	37 00
Catalone Gut	N.S.	27 70	Chaplin Road	N.B.	32 45
Catalone Road	N.S.	60 00	Chapman	Ont.	102 00
Catamount	N.B.	30 60	Chapple	Ont.	71 10
Cataract	Ont.	183 80	Charette	P.Q.	544 67
Catchacoma	Ont.	89 50	Charlesbourg-West	P.Q.	47 00
Cater	Sask.	30 60	Charleston	N.S.	162 91
Cateville (fermé le 1-5-21)	Sask.	Nil	Charleston	Ont.	224 00
Caulfield	B.C.	69 00	Charleswood	Man.	80 00
Cavers	Ont.	153 20	Charlos Cove	N.S.	186 39
			Charlo Station	N.B.	614 91

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Charron	Alberta	8 00	Clam Harbour	N.S	186 00
Chatersville	N.B	36 00	Clam Point	N.S	32 00
Chartrand Corner	Ont	94 00	Clanricarde	Ont	64 63
Chase Corners	Ont	66 70	Clapham	P.Q	66 25
Chaswood	N.S	135 70	Clapperton	P.Q	139 50
Château Lake Louise (bureau d'été)	Alberta	2653 66	Clarendon Station	N.B	161 35
			Clarina	Ont	51 00
Chater	Man	221 07	Clarinda	Alberta	42 00
Chaudière Basin	P.Q	211 50	Clarkboro	Sask	130 20
Chaumont	P.Q	35 58	Clarkleigh	Man	231 85
Cheam View	B.C	40 00	Clarke Manor	Alberta	14 00
Cheddar	Ont	32 75	Clarks Corners	N.B	250 00
Chellwood	Sask	36 50	Clark's Crossing	Sask	48 00
Chelmsford	N.B	84 32	Clark's Road	N.S	14 29
Chelsea	N.S	130 72	Clarksville	N.S	225 10
Chemical Road	N.B	6 50	Clarkville	N.B	21 80
Chemin, Neuf	P.Q	25 00	Claverhouse	N.S	20 00
Chénard	P.Q	21 00	Clavering	Ont	148 15
Cheney Station	Ont	152 21	Claxton	B.C	183 50
Chénier	P.Q	137 25	Clay Bank	Ont	23 00
Cherryfield	N.S	56 41	Claybank	Sask	435 40
Cherryfield	N.B	39 00	Claydon	Sask	71 50
Cherry Hill	N.S	259 50	Claytonville	Sask	22 00
Cherry Valley	P.E.I	266 00	Clear Hills	Alberta	25 00
Cherryville	B.C	97 80	Clear Lake	Ont	36 00
Cherrywood	Ont	212 00	Clearland	N.S	6 00
Chester Grant	N.S	43 00	Clearview	Alberta	45 00
Chester Nord	P.Q	19 75	Clematis	Man	29 26
Chesterwold	Alberta	50 50	Clément	P.Q	119 50
Cheticamp	N.S	32 65	Clevelands	N.B	8 00
Chevalier	P.Q	6 50	Cliffordvale	N.B	325 40
Cheviot	Sask	231 52	Clifton	N.B	264 80
Chevrier	Ont	35 00	Cliftonville	Sask	34 00
Chezacut	B.C	55 00	Climax	Sask	16 00
Chiasson	N.B	27 45	Clontarf	Ont	114 50
Chichester	P.Q	274 45	Clo-oose	B.C	222 50
Chief Lake	B.C	37 50	Cloridorme	P.Q	130 40
Chigwell	Alberta	84 00	Cloud Bay	Ont	74 80
Chikopi (bureau d'été)	Ont	Nil	Clouston	Sask	672 50
Chilco	B.C	44 00	Cloutier	P.Q	77 00
Chimney Corner	N.S	67 00	Cloverdale	N.S	35 00
Chin	Alberta	324 17	Cloverdale	N.B	91 10
Chinook Cove	B.C	206 60	Cloverdale East	N.B	43 50
Chipman's Brook	N.S	9 75	Clover Hill	N.B	51 50
Chipman's Corners	N.S	81 50	Cloverleaf	Man	111 65
Chippewa Hill	Ont	102 00	Cloverville	N.S	11 00
Cloridorme Ouest	P.Q	225 70	Club Shawinigan	P.Q	60 00
Chocolate Cove	N.B	81 00	Cluffield	Sask	106 50
Choisy	P.Q	185 05	Clumber	Sask	29 85
Choquette	P.Q	43 00	Clydesdale	Ont	86 23
Chortitz	Man	235 11	Clymont	Alberta	18 00
Christian Island	Ont	79 70	Coal Branch Station	N.B	268 45
Christieville	P.Q	116 31	Coal Creek	N.B	255 62
Christina	Ont	97 02	Coates' Mills	N.B	61 50
Christina Lake	B.C	31 50	Coburn	N.B	408 20
Chu Chua	B.C	267 07	Cocagne Cape	N.B	49 40
Church Hill	N.B	17 00	Cocagne Cove	N.B	53 00
Church Lake	N.S	32 69	Cocagne River	N.B	28 00
Church House	B.C	150 00	Cockburn Island	Ont	243 00
Church Over	N.S	88 15	Coddle's Harbour	N.S	89 00
Churchview	N.S	69 00	Codette	Sask	229 25
Chute Lake (ouvert le 16-10-21)	B.C	101 35	Coffinscroft	N.S	45 00
Chute Nairn	P.Q	111 05	Cogmagun River	N.S	68 25
Chutes Péribonca	P.Q	102 00	Colbert	P.Q	46 00
Chute Shipshaw	P.Q	69 00	Colcleugh	Man	11 50
Chute Victoria	P.Q	32 60	Coldbrook	N.B	144 05
Claire Fontaine	N.B	37 86	Cold Lake	Alberta	309 00
Clairvaux de Bagot	P.Q	145 20	Cold Springs	Man	17 60
Clairvaux de Charlevoix	P.Q	61 25	Coldstream	N.S	19 00
Clairville	N.B	53 10	Cole Harbour	N.S	162 62
Clam Bay	N.S	27 00	Cole Lake	Ont	141 10

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Coleman Corner	N.B	8 00	Costello	Ont	37 46
Colin	N.B	45 70	Cosmo	Alberta	70 70
College Bridge	N.B	427 70	Cossetteville	P.Q	60 00
College Grant	N.S	11 75	Coté	Sask	92 50
Collegeville	N.S	14 00	Coteau	Sask	12 00
Collette	N.B	155 00	Coteau Road	N.B	15 00
Collette Village	N.B	50 00	Cote D'Or	N.B	36 00
Colleymount	B.C	82 00	Cote's Mills	P.Q	10 00
Collin's Inlet	Ont	336 36	Cote Ste Anne	N.B	19 00
Collholme	Alberta	71 50	Cote St Leonard	P.Q	16 50
Colmer (fermé le 29-6-21)	Sask	1 32	Cote St. Pierre	P.Q	123 05
Colomb	P.Q	46 00	Cote St Vincent	P.Q	23 20
Colombourg	P.Q	89 80	Cotham	Sask	31 00
Colpton	N.S	88 01	Cottonwood	Sask	30 00
Columbia Gardens	B.C	170 66	Cottonwood	B.C	75 00
Columbine	Alberta	47 00	Coughlan	N.B	130 25
Colwell	Ont	39 10	Coulee (rouvert le 1-8-21)	Sask	37 95
Comeau Ridge	N.B	31 00	Coulombe	P.Q	192 64
Comeau's Hill	N.S	40 50	Coulson	Ont	166 51
Comeauville	N.S	261 75	Coultervale	Man	37 00
Commanda	Ont	241 06	County Harbour Mines	N.S	136 31
Compton Station	P.Q	250 42	Courcelette	P.Q	35 00
Comrey	Alberta	94 60	Court	Sask	153 46
Concession	N.S	356 25	Courval	Sask	274 55
Concord	Ont	103 35	Courtice	Ont	202 00
Condon Settlement	N.S	25 00	Cousineau	P.Q	60 00
Conflict	Sask	40 35	Cousins	Alberta	27 00
Conjuring Creek	Alberta	46 00	Couttsville (fermé le 24-5-21)	Ont	Nil
Connell Corners	Sask	37 45	Couturier, ci-dev. Siding Pinet	P.Q	40 00
Connolly	Alberta	6 50	Couturval	P.Q	25 00
Connor	N.B	177 71	Covedell	N.B	161 95
Connor Creek	Alberta	37 86	Cove Road	N.S	97 50
Connorsville	Alberta	10 83	Covington	Sask	36 50
Conn's Mills	N.S	112 30	Cowan	Man	169 00
Conquerall Mills	N.S	124 50	Cowan Creek	N.B	12 00
Cooking Lake	Alberta	153 60	Cow Bay	N.S	14 00
Cook's Brook	N.S	98 10	Cowichan Bay (fermé le 30-6-21	B C	Nil
Cook's Cove	N.S	87 00	Coxby	Sask	33 95
Cook's Creek	Man	365 50	Coxheath	N.S	20 90
Cookville	N.B	60 00	Coxvale	Ont	20 00
Cookville	Alberta	42 83	Coyote Valley	Alberta	21 00
Cooper	Ont	134 00	Cracroft	B.C	200 96
Cooper's Falls	Ont	116 02	Craigellachie	B.C	103 65
Copeau (ouvert le 1-7-21)	Sask	35 54	Craigie	Sask	39 50
Copeland	Sask	41 46	Craigie Lea	Ont	256 75
Copley	Man	5 00	Craiglands	Sask	48 25
Copp	Ont	34 33	Craigleith	Ont	85 00
Copper Mountain	B.C	135 65	Craigmillar	Alberta	44 00
Copper River	B.C	95 90	Craig's Crossing	B.C	95 00
Coppice Hill	Alberta	53 50	Craig's Road Station	P.Q	51 04
Corberrie	N.S	144 62	Cramersburg	Sask	121 74
Corcoran	P.Q	49 00	Cranberry	P.Q	12 51
Cordova Bay	B.C	69 90	Cranbourne	P.Q	30 48
Corey	N.B	20 25	Crandall Road	N.S	20 00
Coriander	Sask	64 00	Crane River	Man	59 20
Cork	Alberta	10 00	Crane Valley	Sask	72 50
Corkery	Ont	79 50	Cranton Section	N.S	213 15
Cork Station	N.B	122 20	Crawfordville	P.Q	21 25
Corleigh	Sask	12 53	Cravath Corners (fermé le 12-8-21)	Alberta	9 33
Cormac	Ont	153 25	Creek Road	N.B	20 25
Cormier's Cove	N.B	23 00	Creemorne	P.Q	28 15
Cormier Village	N.B	56 00	Creignish Rear	N.S	12 00
Cormierville	N.B	75 00	Creignish Station	N.S	130 00
Corner of the Beach	P.Q	365 00	Crescent (fermé le 1-10-21)	Man	6 00
Cornucopia	Alberta	159 50	Crescent Beach	N.S	107 45
Cornwall	P.E.I	173 10	Crescent Hill	Sask	51 50
Cornwall Island	Ont	21 30	Crescent Lake	Sask	15 00
Coronada (ouvert le 1-11-21)	Alberta	75 00	Cresthill (bureau d'été)	P.Q	Nil
Coronation	N.B	30 00	Crinan	Ont	70 50
Corson's Siding	Ont	143 50	Crippsdale	Alberta	14 00
Cortereal	P.Q	89 25			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Criss Creek	B.C	106 30	Dallas	Man	152 88
Crockett	N.B	44 00	Dalmuir	Alberta	22 50
Cromarty	Ont	316 45	Dalton Mills	Ont	429 73
Crombie Settlement	N.B	32 00	Daly	Man	9 00
Cromwell	Man	14 00	Dalzell (ouvert le 1-11-21)	Sask	38 25
Cross	Sask	66 50	Damascus	Ont	176 40
Crosshill	Ont	104 95	Danby	P.Q	185 00
Crossland	Ont	122 80	Danbury	Sask	12 00
Cross Lake (ouvert le 1-7-21)	Man	47 00	Danesville	N.S	15 52
Crosspoint	P.Q	82 00	Danskin	B.C	60 30
Cross Roads, Mid-Melford	N.S	123 80	Danvers	N.S	81 00
Cross Roads, Ohio	N.S	90 69	D'Arcy	B.C	147 56
Crosthwaite (fermé le 15-7-21)	Sask	Nil	Darey (fermé le 30-5-21)	P.Q	4 07
Crouse Town	N.S	92 75	Darling Lake	N.S	110 70
Crowel	N.S	423 20	Darling Road	Ont	166 40
Crowesford	Sask	30 00	Dartigny	P.Q	20 00
Crowe's Landing (bureau d'été)	Ont	128 00	Davidson Corners	P.Q	11 75
Crowfoot	Alberta	101 00	Davis Point	Man	152 88
Crow Lake	Ont	204 50	Davison Street	N.S	21 00
Crow's Nest	N.S	20 01	Davyroyd	Sask	45 50
Crowtherview	Sask	56 25	Dawson Creek (ouvert 1-11-21)	B.C	55 05
Croyde (fermé le 31-12-21)	Sask	Nil	Dawsonville	N.B	27 00
Croydon	Ont	101 50	Day's Corner	N.B	13 50
Croydon Station	B.C	102 25	Dayspring	N.S	321 35
Crozier	Ont	180 80	Dayton	N.S	584 50
Crystal Hill	Sask	97 50	Deacon	Ont	34 00
Crystal Springs	Sask	153 40	Dead Creek	Ont	173 10
Cuffley	Sask	8 00	Deadwood	B.C	30 00
Culdaff	P.Q	63 20	Dean	N.S	178 00
Cullen	Sask	135 50	Dearlock	Ont	39 00
Cullen's Brook	P.Q	90 50	Deaver	Alberta	12 46
Culligan	N.B	182 20	De Bay Cove	N.S	60 00
Culloden	N.S	60 75	Decker	Man	804 45
Cullyton	Sask	40 00	Deemerton	Ont	112 00
Culross	Man	342 00	Deep Cove	N.S	14 50
Cumberland House	Sask	108 00	Deep Cove Island	N.S	91 25
Cumberland Mills	P.Q	67 30	Deepdale	N.S	32 00
Cummings	Alberta	92 65	Deerholme (rouvert le 1-8-21)	B.C	42 00
Cumming's Cove	N.B	57 00	Deer Lodge	Sask	7 00
Cumming's Mountain	N.S	20 00	Deer Mound	Alberta	22 30
Cundles	Ont	90 00	Deer Park	B.C	282 47
Cupid	N.B	564 10	Deerwood	Man	91 60
Curlew	Alberta	25 00	Dee Side	P.Q	37 07
Currieburg	N.B	35 40	Dee Valley	Sask	10 00
Currie's Crossing	Ont	351 30	DeGrassi Point (bureau d'été)	Ont	122 00
Curryville	N.B	108 65	Delacour	Alberta	173 10
Curve Lake	Ont	79 40	Delegrave	P.Q	277 15
Curventon	N.B	58 05	Delano	Alberta	71 27
Custeau	P.Q	50 60	Delap's Cove	N.S	52 30
Cuvier	Sask	130 10	Del Bonita	Alberta	223 85
Cypress	Sask	35 00	DeLesseps	P.Q	53 55
Cyr	P.Q	69 50	Delph	Alberta	33 00
			Delta Station	Man	141 75
Dacotah	Man	182 69	Del Val	P.Q	49 00
Dahinda	Sask	100 95	Demuth	B.C	58 49
Dahlton	Sask	345 00	Dennison Station	B.C	172 97
D'Aiguillon	P.Q	79 15	Dennistown	N.S	18 40
Daisy Lake	B.C	91 70	Densmore's Mills	N.S	133 70
Dale	N.S	64 35	Denver	N.S	45 10
Dalehurst	Alberta	150 92	Depew	Sask	29 00
Dalen Lake	N.S	18 00	Dequen Nord	P.Q	283 60
Dalesboro	Sask	42 35	Derby	N.B	133 00
Daleview	Sask	42 00	Derby Junction	N.B	119 70
Dalhousie East	N.S	158 40	Dermid	Ont	23 50
Dalhousie Junction	N.B	238 16	Derryville	Ont	293 89
Dalhousie Lake	Ont	110 40	Derry	Man	20 00
Dalhousie Lake	N.S	26 00	De St. Just	P.Q	134 50
Dalhousie Mills	Ont	93 00	Deschambault Station	P.Q	53 25
Dalhousie Road	N.S	116 50	Desjarlais	Alberta	50 00
Dalhousie West	N.S	93 90	Des Ormeaux	P.Q	36 00

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Despres Road	N.B	4 00	Downing	Alberta	31 50
Dessaint	P.Q	136 20	Doyle's Brook	N.B	23 00
Devault	P.Q	28 00	Doyleville (ci-devant Doyle Settlement)	N.B	14 00
Deveron	Sask	90 00	Draguay (ouvert le 26-1-22)	Man	10 00
Devereaux	N.B	15 00	Drayton Valley	Alberta	133 25
Deville	Alberta	130 00	Drifting River	Man	27 25
Devil's Island	N.S	13 00	Driftpile (fermé le 21-5-21)	Alberta	Nil
Devon	N.S	13 30	Drew Station	Ont	122 13
Dewey	B.C	188 55	Driftwood	Ont	91 25
De Wet	Man	153 35	Driscol Lake	Sask	14 80
Dickens	Man	*a*	Driver	Sask	270 00
Dickson	Alberta	236 70	Drobot	Sask	30 10
Diebolt	Sask	133 00	Drolet	P.Q	42 00
Dijon	P.Q	353 00	Dropmore	Man	629 13
Dillon (ouvert le 1-2-22)	Ont	12 25	Drouin	P.Q	15 10
Dillon Port	Ont	34 60	Droxford	Sask	169 50
Dill Siding	Ont	49 25	Drumhead	N.S	436 50
Dimock Creek	P.Q	188 07	Drummondville	N.S	85 80
Dina	Alberta	108 00	Dry River	Man	85 41
Dingwall	N.S	89 80	Dubail	P.Q	10 50
Donorwic	Ont	313 20	Dublin Shore	N.S	266 85
Dinton	Alberta	65 40	Duck Cove (bureau d'été)	N.B	102 00
Dipper Harbour	N.B	17 00	Duck Range	B.C	60 28
Dipper Harbour West	N.B	188 25	Duck Mountain	Man	16 00
Dirt Hills	Sask	51 00	Duck River	Man	33 80
Ditton Park	Sask	59 00	Dudley	Ont	62 75
Divide	Sask	89 96	Dudswell Junction	P.Q	132 75
Divide	N.B	19 00	Dufaultville	P.Q	65 00
Dixon	N.B	56 00	Dufferin	N.B	7 50
Dixon's Corners	Ont	257 07	Dufour	P.Q	30 90
Dnipro	Alberta	15 00	Dufourville	N.B	32 50
Dobson's Corner	N.B	50 50	Dufresne	Man	55 00
Dobrowody	Sask	22 12	Dufrost	Man	255 55
Dock	P.Q	40 00	Dugald	Man	552 00
Doctor's Brook	N.S	41 75	Dugas	N.B	30 00
Doctor's Cove	N.S	140 00	Duguayville	N.B	24 00
Dodd Lake	P.Q	40 95	Duhamel	P.Q	98 50
Doe Lake	Ont	108 25	Duke	Sask	36 50
Dog Creek	B.C	65 50	Dumbarton Station	N.B	78 70
Dogherty	N.B	10 00	Dumblane (fermé le 1-6-21)	Ont	Nil
Dog Pound	Alberta	246 40	Dumoine	P.Q	36 00
Dolcy	Alberta	87 80	Dunakym	N.S	35 00
Dollardton	B.C	442 35	Dunallen	Man	80 00
Dolly Bay	Man	41 10	Dunany	P.Q	69 76
Donahue	Ont	24 16	Dunbar Heights (fermé le 31-1-22)	B.C	134 88
Donaldson	Ont	49 00	Donboyne	Ont	383 00
Donatville	Alberta	85 00	Duncan	N.S	102 40
Dongola	Ont	22 00	Dundarave	B.C	645 50
Dongray	Alberta	6 50	Duncan Cove	N.S	41 00
Donjean	Sask	25 00	Dundas	N.B	23 30
Donnybrook	N.S	18 00	Dundee	N.B	34 00
Dorchester Crossing	N.B	114 75	Dundee	Man	61 71
Doriston	B.C	30 56	Dundee	N.S	19 00
Doreil	P.Q	370 50	Dundonald	Ont	152 45
Dorland	Ont	203 25	Dunedin	Ont	129 25
Dorothy	Alberta	58 36	Dunelm	Sask	176 40
Dorts Cove	N.S	29 25	Dunkin	P.Q	97 50
Dot	B.C	119 00	Dunleath	Sask	22 00
Doucetteville	N.S	121 45	Dunmaglass	N.S	7 00
Douglasfield	N.B	35 00	Dunmore	N.S	19 00
Douglas Lake	B.C	266 22	Dunn	Alberta	136 11
Douglaston	Sask	66 20	Dunn's Valley	Ont	115 25
Douglas West	P.Q	88 00	Dunraven	P.Q	174 30
Douro	Ont	255 00	Dunster	B.C	300 13
Dover	N.B	21 00	Dunvegan	Alberta	59 75
Dover Centre	Ont	278 00	Dunvegan	N.S	113 50
Dovercourt	Alberta	189 55	Dupey's Corner	N.B	157 35
Dover West	N.S	116 75			
Dowling Lake	Alberta	58 00			

*a*Pour recettes *voir* sous Winnipeg sub-office.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Duplin	P.Q	Nil	East Margaree	N.S	206 00
Durieu	B.C	81 26	East Mines Station	N.S	143 95
Dussault	P.Q	201 00	East New Annan	N.S	57 00
Dutch Brook	N.S	25 00	Easton	N.S	84 50
Dutch Settlement	N.S	49 00	East Poplar River	Sask	20 53
Duvic (bureau d'été)	P.Q	Nil	East Portapique	N.S	81 00
Dwyer Hill	Ont	38 16	East Port Medway	N.S	313 80
Dyer's Bay	Ont	139 09	East Quinan	N.S	139 00
Dyment	Ont	158 30	East River Point	N.S	162 20
Dynevor	Man	22 00	East River, St. Mary's	N.S	160 00
			East River, Sheet Harbour	N.S	70 00
Eagle Bay	B.C	75 75	East Riverside	N.B	86 85
Eagle Butte	Alberta	82 95	East Rogerville	N.B	67 00
Eagle Depot	P.Q	84 76	East Roman Valley	N.S	42 00
Eagle Head	N.S	143 40	East Sable River	N.S	97 85
Eagle Hill	Alberta	240 45	East Side of Ragged		
Eagle Point	Sask	15 20	Island	N.S	89 90
Eakindale	Sask	10 50	East Side Port l'Hebert	N.S	63 65
Earle	Sask	13 50	East Sooke	B.C	30 00
Earlie	Alberta	75 00	East Uniacke	N.S	31 00
Earlswood	Sask	18 00	Eastville	N.S	170 30
Earlstone	Alberta	54 90	East Walton	N.S	29 30
Earlville	Alberta	21 50	East Waterville	N.B	15 00
East Advocate	N.S	110 50	East Wentworth	N.S	291 51
East Aldfield	P.Q	105 22	Eaton	P.Q	320 25
East Anglia	Sask	136 15	Eatonville	N.S	9 00
East Arlington	N.S	30 02	Ebbsfleet	P.E.I	56 75
East Baccaro	N.S	48 90	Eboulements Centre	P.Q	95 00
East Bathurst	N.B	435 00	Eboulements Est	P.Q	35 00
East Bay	Man	251 90	Echo (ouvert le 1-6-21)	Sask	40 00
East Bay	N.S	100 70	Echohill	Alberta	32 50
East Bay, North Side	N.S	27 55	Echo Lake	Ont	19 76
East Bideford	P.E.I	44 50	Echo Vale	P.Q	62 75
Eastbourne	Ont	89 10	Economy Point	N.S	125 55
East Braintree	Man	95 75	Ecoole	B.C	82 50
East Branch	P.Q	25 00	Ecum Secum	N.S	323 85
East Branch River John	N.S	13 00	Ecum Secum Bridge	N.S	151 00
East Brenton	N.S	23 20	Eddyside	Sask	91 80
East Brighton	N.B	33 95	Eden	Ont	406 09
Eastbrook	Sask	85 02	Eden Grove	Ont	302 67
East Brookville	N.S	51 90	Edenbridge	Sask	194 20
Eastburg	Alberta	119 30	Edenkillie	Sask	24 00
East Centreville	N.B	66 00	Eden Lake	N.S	45 50
East Chebogue	N.S	54 00	Eden Mills	Ont	192 83
East Chezzetcook	N.S	222 75	Edgar	Ont	188 02
East Clifford	N.S	36 90	Edgell	Sask	25 75
East Collette	N.B	49 00	Edgewater	B.C	105 00
East Dover	N.S	154 00	Edillen (fermé le 17-11-21)	Man	59 13
East Earltown	N.S	76 20	Edina	P.Q	44 20
Eastern Passage	N.S	84 20	Edmonton Sub-Office No. 5	Alberta	a
Eastern Points	N.S	43 85	Edmonton Sub-Office No. 6	Alberta	a
East Ferry	N.S	127 75	Edmonton Sub-Office No. 7	Alberta	a
East Folly Mountain	N.S	36 75	Edmonton Sub-Office No. 8	Alberta	a
East Fraserville	N.S	38 20	Edmonton Sub-Office No. 9	Alberta	a
East Galloway	N.B	7 10	Edmore	Sask	58 55
Eastgate	Alberta	17 50	Edmund	Sask	88 50
East Glassville	N.B	57 85	Edwardsville	N.S	17 00
East Greenfield	P.Q	61 75	Edwin	Man	182 75
East Hall's Harbour Road	N.S	50 25	Edy's Mills	Ont	169 35
East Hungerford	Ont	30 50	Eel Cove	N.S	32 00
East Jeddore	N.S	252 30	Eel River Bridge	N.B	173 94
East Kelowna	B.C	359 82	Egg Island	P.Q	16 55
East La Have	N.S	438 50	Egerton	N.S	143 92
Eastlake	N.S	8 00	Egmondville	Ont	237 50
East Leicester	N.S	43 00	Egremont (fermé le 30-6-21)	Alberta	3 16
Eastleigh	Sask	84 50	Eholt	B.C	120 43
East Linton	Ont	44 00	Eight Island Lake	N.S	67 00

(a) Pour recettes, etc., *voir* sous Edmonton Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Ekhart	Man	85 50	Eskasoni	N.S	24 50
Elardee	Sask	44 90	Eskasoni Chapel	N.S	20 00
Elbourne	Sask	10 00	Esperance	Sask	30 03
Elbridge	Alberta	37 40	Essex	N.S	12 00
Elcan	Alberta	41 00	Essondale	B.C	889 80
Eldon Station	Ont	224 00	Essonville	Ont	36 25
Eldorena	Alberta	56 00	Ess Creek	Ont	211 25
Electric	Ont	204 10	Esther	Alberta	13 25
Elgin House (bureau d'été)	Ont	625 00	Estmere	N.S	91 77
Elgin Mills	Ont	198 50	Etang des Caps	P.Q	20 00
Elgin Road	P.Q	118 20	Ethelton	Sask	72 30
Elizabeth Bay	Ont	65 00	Ethelwyn	Alberta	116 75
Elkdale	Man	120 00	Etna	N.S	15 50
Elk Prairie	B.C	35 00	Etobicoke	Ont	Nil
Elk Ranch	Man	61 50	Etruria (ouvert le 1-12-21)	Man	10 00
Elkton	Alberta	193 00	Ettrick	Ont	169 47
Elkwater	Alberta	85 50	Ettyville	Ont	47 10
Ellaton	Ont	77 60	Etwell	Ont	137 64
Ellerslie Station	P.E.I	468 00	Eustis	P.Q	176 75
Ellis	Ont	103 50	Evandale	N.B	96 26
Ellisboro	Sask	230 25	Evangeline	N.B	17 00
Ellscott	Alberta	165 30	Evanston	N.S	80 15
Ellwood	Ont	38 30	Evansville	Ont	86 75
Elma	Ont	133 35	Everard	Ont	171 95
Elm Brook	Ont	66 75	Everett	N.B	93 00
Elmcroft	N.B	33 00	Evergreen	Alberta	135 60
Elm Grove	Man	73 35	Eversley	Ont	211 72
Elm Hill	N.B	35 30	Ewan	Ont	46 00
Elmhurst	N.B	50 00	Ewelme	Alberta	46 12
Elmsdale	P.E.I	669 60	Ewing	Alberta	7 75
Elm Springs	Sask	77 00	Ewing's Landing	B.C	389 70
Elmstead	Ont	109 42	Excelsior	Ont	116 75
Elmsvale	N.S	258 75	Excelsior	Alberta	118 24
Elmsville	N.B	229 40	Exmoor	N.B	17 00
Elm Tree	Ont	152 00			
Elm Valley	N.B	10 00	Fafard	P.Q	5 10
Elmworth	Alberta	31 00	Fairdale	Sask	15 00
Elsas	Ont	348 50	Fairfield	N.B	93 25
Elsie	Ont	43 00	Fairhall	Man	9 00
Elswick	Sask	77 00	Fairholme	Ont	20 00
Elysee	P.Q	85 05	Fairlawn	Sask	19 31
Elzevir	Ont	84 50	Fairmede	Sask	30 25
Emberson	Ont	10 00	Fairmont	N.S	18 00
Emerald	N.S	11 00	Fairmont Springs	B.C	106 25
Emerson	N.B	56 45	Fairport S.O. (ouv't le 22-8-21)	Ont	25 00
Encombe (ouvert le 1-1-12)	B.C	25 00	Fair Vale	N.B	877 00
Endcliffe	Man	129 00	Fairview Station	N.S	*b*
Endiang	Alberta	288 75	Fairydell	Alberta	97 50
Engen	B.C	269 42	Fairy Glen	Sask	101 50
English	Ont	382 74	Fairy Hill	Sask	99 00
English Corner	N.S	141 30	Faith	Alberta	120 54
Enid	Sask	67 20	Falkland	N.S	44 00
Ennishore	N.B	75 00	Falkland	B.C	321 08
Enniskillen Station	N.B	406 19	Fallbrook	Ont	282 00
Enon	N.S	26 00	Fall River	Ont	34 00
Ensleigh	Alberta	141 00	Fame Point	P.Q	92 60
Entrelac (bureau d'été)	P.Q	170 00	Fanford	Sask	69 00
Entry Island	P.Q	30 00	Fanny Bay	B.C	234 79
Epping	Ont	74 20	Faraday	Ont	24 50
Equity (fermé le 15-7-21)	Sask	70	Fareham	Alberta	47 75
Eramosa	Ont	94 00	Farewell Cove	P.Q	121 75
Erie Beach (bureau d'été)	Ont	214 10	Farmingdale	Sask	188 45
Erin Lodge	Alberta	39 00	Farmington	N.S	30 20
Ermine	Sask	149 25	Farmville	N.S	2 00
Escuminac	N.B	83 30	Farringdon Hill	Ont	*a*
Escuminac Flats	P.Q	66 20	Farrington	Ont	25 25
Escuminac Nord	P.Q	77 00	Faucher	P.Q	70 50

(*a*)Pour recettes *voir* sous Brantford Sub-offices.
(*b*)Pour recettes *voir* sous Halifax Sub-offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Faulkner	Man	306 35	Florann	Alberta	42 30
Faust	Alberta	237 65	Flowing Well	Sask	124 50
Fauvel	P.Q	158 70	Flynn	P.Q	19 50
Fauxbourg	N.S	16 00	Foley	Man	68 20
Fawcett Hill	N.B	25 25	Folkins	N.B	83 00
Fawn	B.C	234 57	Foch	B.C	68 43
Fawn Lake	Alberta	154 35	Foisy	Alberta	71 10
Feener's Corner	N.S	38 52	Folly Lake	N.S	190 10
Feltz South	N.S	100 00	Folly Mountain	N.S	38 00
Fenaghvale (fermé le 20-7-21)	Ont	Nil	Fonderie	P.Q	53 00
Fenner	Alberta	78 00	Fonehill	Sask	76 00
Fenwick	N.B	26 85	Fontenelle	P.Q	320 00
Ferguson Manor	N.B	310 10	Foothills	Alberta	332 20
Ferguson's Lake	N.S	33 00	Forbes Point	N.S	159 50
Ferguson Flats	Alberta	75 10	Forcina	Alberta	70 75
Ferland	Sask	56 25	Ford Bank	N.B	50 75
Ferme Rouge	P.Q	44 00	Ford's Mills	N.B	172 90
Fern Creek	Alberta	23 75	Foreman	Alberta	40 00
Ferndale	N.B	9 00	Forest City	N.B	36 00
Ferndale House (bureau d'été)	Ont	79 00	Forester	Sask	253 50
Fern Glen	Ont	132 00	Forest Farm	Sask	31 90
Fernlee	Ont	48 25	Forest Glen	N.S	20 00
Fernleigh	Ont	93 60	Forest Grove	B.C	200 89
Fernmount	N.B	58 53	Forest Hall	Sask	32 00
Fermoy	Ont	116 00	Forest Hill	N.B	39 80
Feronia	Ont	185 55	Forest Home	N.S	48 00
Ferrybank	Alberta	55 20	Forest Lawn	Alberta	411 15
Ferry Road	N.B	127 50	Forest Nook (bureau d'été)	Ont	375 00
Fertility	Alberta	50 14	Foreston	N.B	290 41
Fetherston	Ont	73 50	Forfar	Ont	246 40
Feuille d'Erable	P.Q	214 80	Fork Lake	Alberta	44 00
Fielding	N.B	84 30	Forks	N.B	3 80
Fielding Road	N.S	233 97	Forks Baddeck	N.S	75 00
Fieldville (fermé le 7-5-21)	P.Q	6 86	Fort a la Corne	Sask	48 00
Fife	B.C	465 95	Fort Alexander	Man	131 50
Fife Lake	Sask	84 00	Fort Assiniboine	Alberta	188 55
Figuery	P.Q	115 00	Fort Augustus	P.E.I	61 50
Findlay	Man	316 90	Fort Chipewyan	Alberta	295 85
Findland	Ont	77 00	Fortescue	Ont	50 00
Findlay Forks	B.C	28 00	Fort Fitzgerald	Alberta	154 75
Finlayson	N.S	21 00	Fortier	Man	399 45
Finmark	Ont	130 95	Fort Garry	Man	659 62
Fir Grove	N.B	3 00	Fort Lawrence	N.S	83 00
Fir Grove	P.Q	60 70	Fort Louisburg	N.S	29 25
Fir Mountain	Sask	35 05	Fort Norman	N.W.T	175 00
Fir Ridge	Sask	28 00	Fort Pelly	Sask	11 00
First South	N.S	92 25	Fort Providence	Alberta	147 00
Fiset	P.Q	65 00	Fort Resolution	Alberta	176 50
Fish Creek	Sask	39 75	Fort St. James	B.C	147 57
Fisher Mill	N.S	43 68	Fort St. John	B.C	304 67
Fisherman Bay	B..C	47 25	Fort Simpson	Alberta	268 50
Fisherman's Harbour	N.S	105 45	Fort Smith	Alberta	310 96
Fisher Home	Alberta	32 80	Fort Vermilion	Alberta	272 07
Fisherton	Man	87 10	Fort William	P.Q	256 13
Fishing Lake	Sask	25 55	Fortune (fermé le 1-6-21)	Sask	22 12
Fishing River, ci-dev. Dnieper	Man	123 19	Forty Mile	Yukon	46 00
Fitzpatrick	P.Q	166 25	Fossambault	P.Q	28 00
Five Mile River	N.S	176 25	Fosston	Sask	104 90
Flamand	P.Q	277 00	Fosterville	N.B	168 85
Flamboro Centre	Ont	87 90	Fourchu	N.S	174 49
Flanders	Ont	719 70	Fournierville	Sask	30 00
Flat Lake	Alberta	194 50	Four Falls	N.B	223 20
Flatlands	N.B	182 50	Four Roads	N.B	22 80
Fletwode	Sask	67 00	Fourteen Island Lake (bureau d'été)	P.Q	106 45
Fleurant	P.Q	79 75	Fourteen Mile House	N.S	32 40
Fleury	P.Q	203 50	Fowler's Corners	Ont	104 77
Flodden	P.Q	55 00	Fox	Alberta	60 80
Flood	B.C	119 50	Fox Creek	N.B	389 30
Floral	Sask	106 50	Foxdale	Sask	78 20

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $	c.
Foxey	Ont.	53	27
Fox Harbour	N.S.	27	55
Fox Harbour Point	N.S.	30	00
Fox Island Main	N.S.	66	00
Fox Hills	Sask.	16	20
Fox Point	N.S.	101	30
Fox River	N.S.	301	33
Fox Valley	Sask.	249	60
Foymount	Ont.	41	20
Fradetville	P.Q.	35	00
Framboise	N.S.	118	05
Framboise Intervale	N.S.	38	25
Framnes	Man.	24	00
Franceville (bureau d'été)	Ont.	Nil	
Francoeur	N.B.	9	00
Frankburg	Alberta	53	09
Frankslake	Sask.	60	40
Fraser Arm	B.C.	30	52
Fraserburg	Ont.	73	50
Fraser Lake	B.C.	418	80
Fraser's Mills	N.S.	40	00
Fraser's Point (bureau d'été)	P.Q.	48	00
Fraserton	Alberta	83	05
Fraserwood	Man.	579	15
Fraxville	N.S.	20	70
Frechette	P.Q.	8	40
Frederickhouse	Ont.	196	20
Fredericton Road	N.B.	45	00
Freedale	Man.	298	00
Free Grant	N.B.	28	23
Freeman River	Alberta	75	67
Fremington	Sask.	27	00
Freemont	Sask.	7	50
French Cove	N.S.	52	00
French Hill	Ont.	100	00
French Lake	N.B.	90	00
Frenchman's Butte, ci-devant Monnery	Sask.	35	60
French River	N.S.	60	53
French Road	N.S.	31	00
Frenchvale	N.S.	22	00
French Village	P.E.I.	119	35
French Village	N.B.	12	60
French Village	N.S.	127	00
Frenchville	Sask.	82	25
Freppel	P.Q.	19	00
Freshwater	P.Q.	45	25
Fresnoy	Alberta	70	00
Friar's Head	N.S.	114	30
Fribourg	Alberta	27	75
Friedenstal	Alberta	121	00
Frog Lake	Alberta	263	90
Frogmore	Ont.	93	60
Frost Village	P.Q.	47	85
Fugereville	P.Q.	158	05
Fulda	Sask.	100	50
Fulton Brook	N.B.	8	00
Fundale	Sask.	59	00
Furman	Alberta	17	80
Furnace Falls	Ont.	60	00
Furness	Sask.	24	50
Gabarouse Barachois	N.S.	316	00
Gabarouse Lake	N.S.	92	00
Gabriola Island	B.C.	265	25
Gad's Hill Station	Ont.	706	85
Gagne	P.Q.	278	45
Gagnon	Ont.	138	00
Gahern	Alberta	93	52
Gairloch Mountain	N.S.	15	30

Nom du bureau	Province	Recettes $	c.
Galena	B.C.	289	56
Galarneauville	Alberta	66	25
Galilee	Sask.	312	10
Gallagher	N.B.	25	40
Gallant Settlement	N.B.	29	00
Gallocks	Sask.	33	25
Galloway	B.C.	251	40
Gambier	B.C.	456	40
Gambier	B.C.	456	40
Gameland	Ont.	28	00
Gananoque Junction	Ont.	Nil	
Gang Ranch	B.C.	111	75
Gap View	Sask.	29	00
Garden Head	Sask.	26	00
Garden Hill	Ont.	180	15
Garden Island (bureau d'été)	Ont.	38	18
Garden of Eden	N.S.	109	61
Garden Plain	Alberta	392	14
Garden River	Ont.	216	00
Gardiner Mines	N.S.	40	00
Gardner's Creek	N.B.	60	00
Garland	N.S.	75	00
Garland	Man.	405	10
Garland Mountain	N.B.	2	00
Garneau Junction	P.Q.	255	51
Garnet	N.B.	23	00
Garnier	P.Q.	47	51
Garonne	Sask.	63	50
Garrington	Alberta	58	30
Garroz	P.Q.	76	60
Garry	N.S.	15	01
Garthby West	P.Q.	25	25
Gaspe Bay, South	P.Q.	225	80
Gaspereau	N.B.	86	00
Gaspereau Station	N.B.	269	10
Gaudette	P.Q.	396	66
Gauthier	P.Q.	35	00
Gauvin	P.Q.	11	50
Gawas	Ont.	96	84
Gaythorne	N.B.	25	30
Geary	N.B.	141	80
Gegoggin	N.S.	11	42
Gellatly	B.C.	78	95
Gendron	P.Q.	32	50
Genesse	Alberta	42	00
Genest	P.Q.	12	00
Genier	Ont.	164	84
Genthon	Man.	278	25
Georgefield	N.S.	61	30
George's River	N.S.	126	50
George's River Station	N.S.	24	00
Georgeville	N.S.	76	00
Georgina Island	Ont.	45	00
Gergovia	Sask.	69	00
Gerin	P.Q.	90	10
Germania	Ont.	69	55
German Brook	N.B.	25	00
German Mills	Ont.	32	44
Germantown	N.B.	46	00
Gerrard	B.C.	44	80
Gerrard Island	N.S.	29	00
Gethsemani	P.Q.	36	50
Geyser	Man.	77	87
Giant's Lake	N.S.	37	35
Giasson	P.Q.	28	00
Gibbon	N.B.	39	00
Gibbon's Station	Alberta		
Gibson Heights	B.C.	143	17
Giffard	P.Q.	601	70

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Gifford Station	B.C	245 00	Glenemma	B.C	75 50
Gignac	P.Q	55 00	Glenfarne (bureau d'été)	P.Q	35 00
Gilbert	Alberta	146 69	Glenfield	Ont	14 00
Gilbert Cove	N.S	227 70	Glenford	Alberta	67 90
Gilby	Alberta	269 03	Glenforsa	Man	13 75
Gilks	N.B	163 00	Glengarden	Alberta	30 00
Gillander's Mountain	N.S	25 44	Glengarry Station	N.S	188 00
Gillespie	Sask	147 25	Glengarry Valley	N.S	12 25
Gillies Bay	B.C	43 00	Glen Haven	N.S	192 90
Gillies Depot	Ont	64 51	Glenhewitt	Alberta	40 00
Gillies Lake	N.S	8 00	Glenhope	Man	22 15
Gillies Point	N.S	13 36	Glen Huron	Ont	130 50
Gillies Point East	N.S	22 00	Glen Island (bureau d'été)	Ont	Nil
Gillies Cove	N.S	50 00	Glenister	Alberta	30 00
Gillisdale	N.S	51 60	Glenkeen	N.S	26 00
Gillisville	N.S	26 00	Glen Kerr	Sask	40 00
Gilnockie	Sask	22 51	Glenlivet	P.Q	108 00
Gilroy	Sask	603 71	Glenlivet	N.B	12 00
Gilt Edge	Alberta	46 00	Glen Leslie	Alberta	76 50
Girard	P.Q	79 00	Glen Major	Ont	82 00
Girardville	P.Q	54 10	Glen Margaret	N.S	279 12
Gironde	P.Q	402 25	Glen Mary	Sask	29 50
Girouardville	N.B	28 00	Glen Meyer	Ont	280 75
Glacier Creek	Yukon	68 00	Glen McPherson	Sask	56 35
Gladmar	Sask	325 00	Glen Morrison	N.S	20 00
Gladstone	N.B	35 33	Glenmount (bureau d'été)	Ont	343 00
Gladwin	Sask	35 50	Glenora	N.S	23 00
Gladwyn	N.B	40 00	Glenora Falls	N.S	13 00
Gladys	Alberta	145 50	Glen Orchard	Ont	128 55
Glamorgan	Ont	11 00	Glen Rae	Ont	100 50
Glanford Station	Ont	564 47	Glenreagh	Alberta	62 00
Glanmire	Ont	30 00	Glen Road	N.S	21 00
Glasgow	N.S	30 00	Glenrosa	B.C	85 55
Glasgow Mountain	N.S	2 00	Glen Titus	N.B	28 45
Glaslyn	Sask	119 50	Glen Tosh	N.S	43 00
Glassburn	N.S	44 92	Glentworth	Sask	40 00
Glaude	N.B	12 00	Glen Valley	B.C	262 57
Gleason Road	N.B	145 00	Glenview	Alberta	60 00
Glebe Road	N.S	8 00	Glenville	N.S	90 00
Gledhow	Sask	166 35	Glenwater	Ont	22 00
Glenada	Sask	155 70	Glenwood	N.B	191 00
Glen Adelaide	Sask	33 00	Glidehurst	Alberta	10 25
Glen Alda	Ont	50 10	Glyn	B.C	45 00
Glen Almond	P.Q	110 00	Gobeil	P.Q	71 25
Glen Alpine	N.S	38 00	Goble's	Ont	183 92
Glen Andrew (fermé le 21-5-21)	Ont	14 83	Godbout	P.Q	155 52
Glenannan	Ont	93 00	Goddard	Alberta	97 00
Glenarm	Ont	210 05	Goff's	N.S	65 95
Glenbervie	N.S	105 70	Gogama	Ont	1,127 66
Glenbogie	Sask	45 00	Go Home (bureau d'été)	Ont	480 25
Glenbrea	Sask	10 75	Gold Brook	N.S	19 50
Glenburnie	Ont	160 75	Goldburg	Sask	32 90
Glenbush	Sask	290 70	Gold Creek	Alberta	30 50
Glen Campbell	N.S	10 00	Goldenburg	Ont	43 71
Glencoe	N.S	24 60	Golden Grove	N.B	92 00
Glencoe	N.B	33 00	Golden Grove Mills	N.B	7 00
Glencoe Mills	N.S	46 50	Golden Plain	Sask	77 60
Glencove	N.S	10 50	Golden Prairie	Sask	177 75
Glen Cross	Ont	116 40	Golden Stream	Man	36 25
Glendale	N.S	116 90	Golden Vale	Sask	20 50
Glendale	Man	20 00	Golden Valley	Ont	273 42
Glendinning	Man	37 00	Goldenville	N.S	169 91
Glendon	Alberta	150 00	Gold Spring	Alberta	5 00
Glendower	Ont	32 00	Goldstream	B.C	147 17
Glendyer	N.S	98 00	Gollier	Sask	74 80
Glen Elder	Sask	15 00	Gondola Point	N.B	111 15
Glendyne	P.Q	643 00	Gonor	Man	82 90
Glenelg	N.S	62 84	Goodfare	Alberta	60 00
Glenellen	Sask	36 00	Goodfish Lake	Alberta	37 05
Glen Elmo	Man	88 90	Good Hope	Alberta	24 00

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Gooding	Sask	57 00	Gravesend (fermé le 1-8-21)	Sask	Nil
Goodwin Mill	N.B	14 60	Grayburn	Sask	149 40
Gooseberry Cove	N.B	67 50	Gray Creek	B.C	236 59
Goose Creek	N.B	30 00	Graydahl	Sask	60 00
Gopher Head	Alberta	71 30	Graystones	Alberta	Nil
Gordon Lake	Ont	179 58	Graytown	Sask	70 00
Gordonsville	N.B	131 00	Graywood	N.S	62 54
Gore	N.S	291 50	Great Deer	Sask	163 40
Gore	P.Q	170 15	Great Desert	Ont	37 05
Gorefield	Sask	49 50	Greece's Point	P.Q	10 00
Goring	Ont	105 25	Greenbank	Ont	251 75
Gorkendon	Sask	25 00	Greenbrier	Sask	136 00
Gosford	P.Q	5 00	Greenbush (ouvert le 1-9-21)	Sask	160 93
Goshen	N.B	23 50	Greendale	N.S	12 00
Goshen	N.S	150 19	Greenfield, Colchester	N.S	78 80
Goulais River	Ont	148 75	Greening	P.Q	123 86
Goulbourne	Man	32 00	Green Glade	Alberta	44 05
Gould Station	P.Q	187 30	Green Harbour	N.S	135 00
Gouldsboro	Alberta	28 83	Grenning	P.Q	Nil
Gouldtown	Sask	113 00	Green Lake	Sask	75 45
Goulet	P.Q	35 00	Greenland	Man	38 20
Gowland Mountain	N.B	24 00	Greenlawn	Alberta	138 26
Grace	Sask	95 50	Green Mountain	Ont	29 00
Grahamdale	Man	658 49	Greenock	Ont	342 45
Graham Hill	Sask	79 50	Greenough Settlement	N.S	18 00
Graham Landing	B.C	111 95	Green Point Rapids (fermé le 30-10-21)	B.C	21 73
Grainfield	N.B	69 00	Green Ridge	Man	282 45
Graminia	Alberta	45 00	Green River	Ont	138 75
Gramont	P.Q	124 25	Green's Brook	N.S	20 25
Grand Aldouane	N.B	57 29	Greensides	Sask	19 50
Grande Anse	N.S	242 00	Greenstreet	Sask	42 05
Grand Bay	N.B	313 76	Greenvale	N.S	13 00
Grand Beach (bureau d'été)	Man	321 80	Greenview	Ont	97 00
Grande Caroline	P.Q	47 00	Greenwald	Man	77 40
Grand Desert	N.S	184 00	Greenwich Hill	N.B	155 50
Grand Deuxième	P.Q	12 20	Greer	N.B	93 02
Grande Grève	N.S	61 00	Greer Mount	P.Q	19 50
Grande Montagne	P.Q	75 00	Gregan	N.B	199 00
Grande Pointe	Man	130 50	Gregherd	Sask	21 00
Grande Vallée	P.Q	501 10	Gregoire's Mill	Ont	181 60
Grands Fonds	P.Q	25 10	Gregory (bureau d'été) (ouvert le 23-4-21)	Ont	194 27
Grandigue	N.B	136 20	Grenadier Island	Ont	62 60
Grandin	Alberta	16 00	Grenville Bay	P.Q	100 00
Grandigue Ferry	N.S	25 00	Grey's Mills	N.B	87 00
Grand Lake Station	N.S	67 90	Griffith	Ont	168 70
Grand Mira, North	N.S	20 00	Grimsthorpe	Ont	66 00
Grand Mira, South	N.S	51 70	Grizzly Bear	Alberta	230 00
Grand Pabos	P.Q	152 99	Grondines Est	P.Q	79 00
Grand Pabos, Ouest	P.Q	54 00	Grondines Station	P.Q	136 22
Grand Rang	P.Q	101 00	Grondines Ouest	P.Q	111 00
Grand Rapids	Man	15 00	Grosmont	Alberta	52 05
Grand Remou	P.Q	50 00	Gros Morne	P.Q	52 85
Grande Rivière Ouest	P.Q	245 02	Gros Pin	P.Q	56 50
Grand River Falls	N.S	28 00	Grosse Isle	Man	315 60
Grand St. Esprit	P.Q	232 50	Grosse Coques	N.S	281 10
Grand St. Louis	P.Q	52 00	Grosses Roches	P.Q	254 83
Grangeville	N.B	9 60	Grosswerder	Sask	196 15
Grandlea	Alberta	43 00	Grosvenor	N.S	41 00
Grant	Ont	681 50	Gros Ventre	Alberta	59 00
Grantville	N.S	190 00	Groton	Alberta	68 00
Granville	Yukon	158 00	Grove Park	Sask	36 00
Grass Cove	N.S	40 00	Grove Creek	P.Q	46 00
Grassmere	Ont	28 00	Groves Point	N.S	41 00
Grass River	Man	23 50	Grund	Man	34 00
Grassy Plains	B.C	129 00	Grunthal	Man	129 65
Grattan	N.B	69 64	Gueguen	N.B	86 00
Grattan	Ont	81 75	Guimond	N.B	35 00
Gratz	Alberta	9 00	Guerin, ci-devant Lalement	P.Q	245 00
Gravel	P.Q	61 50			
Gravel Hill	Ont	78 00			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Guindon	P.Q	33 00	Hammondvale	N.B	111 15
Guiney	Ont	6 00	Hampton	P.E.I	231 70
Guite	P.Q	60 10	Hamrlik	Man	30 01
Gunderson	Sask	151 80	Hanbury	Ont	128 10
Gunning Cove	N.S	356 00	Hanbury	B.C	38 00
Gunter	Ont	87 75	Hanceville	B.C	179 95
Gurneyville	Alberta	20 00	Handsworth	Sask	44 50
Guthrie	Ont	69 25	Hanford Brook	N.B	46 00
Guynemer	Man	50 61	Hannon	Ont	364 50
Guysborough Intervale	N.S	74 75	Hansford	N.S	27 00
Gwendoline	Sask	9 00	Happy Valley	B.C	86 30
Gypsumville	Man	694 36	Harbledown	B.C	74 60
Haas	Man	218 60	Harbour Centre	N.S	20 00
Hachi	N.B	52 00	Harbour Road	N.S	65 00
Hacheyville	N.B	9 00	Harbourview	N.S	132 16
Hacke	Alberta	17 75	Harcourt	Ont	180 60
Hackett's Cove	N.S	237 20	Hardwicke	N.B	231 94
Hadashville	Man	129 90	Hardwood Hills	P.Q	50 00
Haddock	Alberta	97 70	Hardwood Lake	Ont	55 40
Hadlington	Ont	53 00	Hardwood Lands	N.S	30 00
Ha! Ha! Bay Junction	P.Q	120 35	Harehills	Sask	47 50
Haight (ouvert le 1–11–21)	Alberta	89 00	Harewood	N.B	39 35
Haines Lake	Ont	18 00	Harlan	Sask	133 32
Hairy Hill	Alberta	129 60	Harlech	Alberta	30 00
Halbstadt	Man	108 00	Harlem	Ont	130 05
Halcomb	N.B	65 00	Harlington	Man	134 51
Halcourt	Alberta	85 00	Harlowe	Ont	218 86
Halcro	Sask	30 00	Harmattan	Alberta	230 00
Halcyon Hot Springs	B.C	169 05	Harmony	Ont	61 31
Haldane Hill	Ont	73 50	Harmony	N.S	71 00
Haldimand	P.Q	218 44	Harmony Mills	N.S	72 90
Half Island Cove	N.S	245 05	Harmsworth	Man	183 00
Halfmoon Bay	B.C	221 20	Horsefly	B.C	
Halfway (ouvert le 2–12–21)	Ont	20 00	Harper's Corners	Ont	43 00
Halfway Brook	N.S	48 75	Harperville	Man	17 00
Halfway Cove	N.S	109 00	Harptree	Sask	21 60
Halfway Lake	Alberta	51 00	Harricanaw Ouest (ouvert le		
Halfway River Station	N.S	180 50	1–5–21)	P.Q	41 00
Halicz	Man	39 68	Harrigan Cove	N.S	206 00
Halifax Sub-Office No. 3	N.S	*b*	Harrington Harbour	P.Q	119 80
Halifax Sub-Office No. 6	N.S	*b*	Harrisburg	Ont	239 50
Hall	B.C	130 00	Harrisland	Sask	37 30
Halladay	Alberta	258 12	Harris Hill	Ont	25 00
Hallboro	Man	80 90	Harrison Mills	B.C	441 42
Hallgarth	Sask	70 00	Harrison Settlement (fermé le		
Hall's Bridge	Ont	488 09	1–5–21)	N.S	0 56
Hall's Glen	Ont	61 95	Harrisville	N.B	31 00
Hall's Harbour	N.S	185 80	Hart	Sask	315 95
Hall's Lake	Ont	63 00	Hartford	N.S	119 00
Hall's Prairie	B.C	67 34	Hartley	Ont	155 00
Halpenny	Ont	59 00	Hartley Bay	B.C	63 05
Halversen	P.Q	51 00	Hartling	N.S	321 45
Halvorgate	Sask	36 25	Hartshorn	Alberta	234 73
Hamel	P.Q	33 25	Hartsmere	Ont	66 50
Hamelin	P.Q	66 46	Hartville	N.S	42 73
Hamill's Point (bureau d'été)	Ont	136 70	Harvard Lakes	N.S	6 00
Hamilton	P.E.I	93 20	Harvey Bank	N.B	163 85
Hamilton Cove	P.Q	320 05	Harwill	Man	21 50
Hamilton Mountain	N.B	25 00	Harwood Plains	Ont	32 20
Hamilton Sub-Office No. 6	Ont	*a*	Hassett	N.S	53 80
Hamilton Sub-Office No. 7	Ont	*a*	Hastings	N.B	30 00
Hamilton Sub-Office No. 9	Ont	*a*	Hatchley Station	Ont	294 20
Hamilton Sub-Office No. 10	Ont	*a*	Hatfield	Sask	115 50
Hamilton Sub-Office No. 11	Ont	*a*	Hatherleigh	Sask	73 50
Hamilton Sub-Office No. 14	Ont	*a*	Hathersage	Alberta	141 76
Hamlin	Alberta	187 52	Hattonford	Alberta	43 60
Hammertown	Ont	64 65	Haultain	Ont	71 50
Hammond River	N.B	116 20	Hauteur	P.Q	290 55

(*a*) Pour recettes *voir* sous Hamilton Sub-Offices.
(*b*) Pour recettes *voir* sous Halifax Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Haut Lameque	N.B.	40 85	Hermon	Ont.	423 46
Haut Shippigan	N.B.	16 00	Heron Island	N.B.	20 00
Havelock	N.S.	137 25	Herring Cove	N.S.	112 78
Havendale	N.S.	37 00	Hérouville	P.Q.	223 95
Havergale	Ont.	59 60	Herronton	Alberta	37 25
Haverhill	Sask.	34 00	Hesketh (ouvert le 1-12-21)	Alberta	10 00
Haverigg	Alberta	55 50	Hétrière	P.Q.	24 00
Havilah	Ont.	56 50	Hewitt Landing	Sask.	70 50
Hawker	N.S.	24 00	Hexham	N.B.	84 50
Hawkeye	Sask.	71 50	Hibernia	N.B.	135 50
Hawk Lake	Ont.	89 35	High Bank	P.E.I.	31 00
Hawksdale	Alberta	95 00	Highfield	N.B.	70 50
Hawthorne	N.S.	25 00	Highgate Siding (rouvert le 1-8-21)	Sask.	81 25
Hay	Ont.	270 78	High Hill	Sask.	34 00
Hay Cove	N.S.	60 80	Highland	N.S.	12 00
Hay Creek	Alberta	15 70	Highland Hill	N.S.	32 00
Hay Meadow	Sask.	54 85	Highland Village	N.S.	60 70
Hayesville	N.B.	31 30	High Point	Sask.	10 00
Hayland	Man.	65 10	High Tor (ouvert le 1-10-21)	Sask.	27 30
Hay River	Alberta	130 50	Highvale	Alberta	51 00
Hay's River	N.S.	54 25	High View	Sask.	122 20
Hazel Bank	Sask.	9 50	Highworth	Sask.	48 00
Hazel Bluff	Alberta	39 00	Hilbre	Man.	360 49
Hazeldale	N.S.	32 50	Hildegard	N.B.	10 00
Hazel Land	P.Q.	55 00	Hilden	N.S.	133 80
Hazelridge	Man.	406 05	Hillaton	N.S.	67 00
Hazelwood	Sask.	34 05	Hillandale	Sask.	65 00
Hazlet	Sask.	34 47	Hill Crest	P.Q.	30 00
Head Lake	Ont.	136 00	Hill End	Alberta	49 00
Headlands	Sask.	44 00	Hillesden	Sask.	34 50
Head of Amherst	N.S.	142 10	Hill Grove	N.S.	77 00
Head of Chezzetcook	N.S.	300 00	Hilliam	B.C.	67 00
Head of Jeddore	N.S.	205 10	Hilliard	Alberta	459 50
Head of Lochaber	N.S.	46 25	Hillsborough	N.S.	95 40
Head of Loch Lomond	N.S.	50 00	Hillsburn	N.S.	134 50
Head of Millstream	N.B.	172 00	Hillsdale	N.S.	30 00
Hearnleigh	Alberta	57 51	Hillsdale	N.B.	164 40
Heart Lake	Alberta	146 00	Hillsdown	Alberta	375 20
Heaslip Station	Man.	92 30	Hillside	Ont.	178 52
Heath Creek	Alberta	23 00	Hillside Beach	Man.	50 25
Heathdale	Alberta	60 00	Hillside, Boularderie	N.S.	43 75
Heatherdown	Alberta	253 00	Hillside, Cape Breton	N.S.	23 10
Heath Point	P.Q.	10 00	Hillside	Sask.	151 00
Hebbs Cross	N.S.	170 11	Hillsley	Sask.	43 25
Hebbville (fermé le 11-6-21)	N.S.		Hills Lake	Ont.	22 00
Hébert	N.B.	27 00	Hillspring	Alberta	251 45
Hebron	N.B.	36 00	Hillsvale	N.S.	84 15
Hecla	Man.	168 13	Hilltop	Man.	92 90
Hectanooga	N.S.	210 00	Hillview	Man.	10 00
Hector (bureau d'été)	Ont.	310 00	Hilly Grove	Ont.	21 50
Heidelburg	Ont.	292 49	Hindon Hill	Ont.	34 95
Hekkla	Ont.	50 00	Hindville	Alberta	41 70
Heinsburg	Alberta	59 50	Hiram	Alberta	22 25
Heldar	Alberta	126 30	Hnausa	Man.	238 90
Helmsdale	Alberta	67 31	Hoard's Station	Ont.	267 00
Hemison	P.Q.	131 60	Hoath (fermé le 31-7-21)	Sask.	Nil
Henderson Settlement	N.B.	87 00	Hobbema	Alberta	254 75
Henderson Vale	P.Q.	10 00	Hochstadt	Man.	49 00
Henfryn	Ont.	103 23	Hocquart	P.Q.	81 50
Hennepin	P.Q.	65 00	Hodgins	P.Q.	60 50
Hennigar	N.S.	135 65	Hogan	Ont.	238 68
Henriel	Sask.	30 35	Holbein	Sask.	117 00
Henrivassal	P.Q.	157 50	Holborn	Alberta	57 21
Henry River	P.Q.	516 00	Holderville	N.B.	78 97
Heon	P.Q.	35 00	Holland's Mills	P.Q.	46 00
Heppel	P.Q.	77 40	Holmesville	N.B.	53 80
Herb Lake	Man.	136 00	Holmesville	Ont.	205 75
Hercules	Alberta	67 76	Holmwood (fermé le 31-7-21)	B.C.	Nil
Hereford	P.Q.	141 55	Holt	Ont.	112 82
Hermitage Club	P.Q.	49 85			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Holtville	N.B.	87 55	Hyde	Sask.	65 00
Homebrook (ouvert le 1-11-21)	Man.	27 08	Hydraulic	B.C.	42 00
Homeglen	Alberta	90 75	Hydro Glen	Ont.	151 00
Homer Siding	Ont.	74 00	Hylo (ouvert le 1-12-21)	Alberta	Nil
Homeside	Ont.	*a*	Hythe	Alberta	220 97
Homeville	N.S.	13 50			
Honeydale	N.B.	146 26	Ida	N.B.	7 00
Honey Harbour (bureau d'été)	Ont.	525 00	Ideal	Man.	64 25
			Idylwild (fermé le 1-5-21)	Man.	Nil
Honeymoon	Sask.	34 00	Iffley	Sask.	89 50
Honora	Ont.	100 52	Ile a la Crosse	Sask.	48 50
Hope Bay	Ont.	49 50	Ile aux Oies	P.Q.	33 50
Hopefield	Ont.	50 00	Ile des Chenes	Man.	160 75
Hope Hill (fermé le 1-7-21)	Sask.	Nil	Ile Mainville	P.Q.	48 00
Hopetown	P.Q.	155 00	Ile Michon	P.Q.	5 00
Hopetown	Ont.	96 78	Ile Verte Luest (ouvert le 1-12-21)	P.Q.	60 45
Hope Valley	Alberta	16 00			
Hopington	B.C.	120 50	Illerbrun	Sask.	32 50
Hopkins Landing	B.C.	106 00	Ilfracombe	Ont.	64 70
Hopper	N.B.	8 70	Illicillewaet	B.C.	70 49
Hornby Island	B.C.	294 90	Imhoff	N.B.	90 00
Horncastle	Ont.	44 20	Inchby	N.B.	74 50
Horndean	Man.	230 50	Indian Book	N.S.	64 50
Horn's Road	N.S.	36 00	Indian Harbour	N.S.	314 25
Horse Butte	Sask.	109 21	Indian Harbour Lake	N.S.	128 65
Horse Creek	Sask.	48 60	Indian Island	N.B.	36 30
Horsefly, ci-devant Harpers Camp	B.C.	315 25	Indian Mountain	N.B.	30 01
			Indian Path	N.S.	27 26
Horse Lake	Sask.	27 47	Indian Point	N.S.	182 30
Horseshoe Lake	Alberta	9 00	Indian Road	N.S.	55 05
Hoselaw	Alberta	25 00	Indian Springs	Man.	66 05
Hotspur	Ont.	12 00	Ingebright	Sask.	210 75
Houde	P.Q.	13 60	Ingleford	Sask.	26 00
Hough Lake	Ont.	71 15	Inglis ((fermé le 30-9-21)	Alberta	8 71
Housey's Rapids	Ont.	152 75	Ingoldsby	Ont.	6J 25
Hove	Man.	52 45	Ingolf	Ont.	235 35
Howard	N.B.	91 00	Ingomar	N.S.	233 80
Howard Brook	N.B.	26 58	Ingonish Beach	N.S.	170 03
Howardville	Man.	47 95	Ingonish Centre	N.S.	75 70
Howdenvale (bureau d'été)	Ont.	41 84	Ingonish Ferry	N.S.	179 14
Howie	Alberta	93 75	Inholmes	Ont.	35 50
Howie Centre	N.S.	30 00	Inkerman Ferry	N.B.	45 00
Howser	B.C.	174 06	Inlet	P.Q.	113 75
Hoyle	Ont.	194 00	Inlet Baddeck	N.S.	30 00
Hubalta	Alberta	41 00	Innes	Sask.	114 45
Hudson Hope	B.C.	107 50	Innisville	Ont.	167 75
Hugel	Ont.	80 00	Intervale	N.B.	20 00
Hulatt	B.C.	190 50	Intola	Ont.	65 75
Hulton	Man.	325 26	Invergordon	Sask.	146 55
Hume	Sask.	185 00	Inventa	N.S.	35 50
Hume Rear	N.S.	19 00	Iola	Alberta	165 95
Humphrey	Ont.	77 00	Iona	Ont.	214 95
Hunta	Ont.	168 75	Iona	P.E.I.	162 00
Hunter's Home	N.B.	9 50	Iona Rear	N.S.	112 00
Hunter's Lodge	N.S.	43 80	Ireland	N.S.	19 00
Hunter's Mountain	N.S.	77 75	Ireland	Ont.	37 75
Hunter's Point	P.Q.	155 40	Irish Cove	N.S.	109 81
Hunterstown	P.Q.	178 50	Irishtown	N.B.	55 00
Huntington	N.S.	13 00	Irish Vale	N.S.	26 00
Hunt's Point	N.S.	234 50	Iron Bound Cove	N.B.	22 00
Hupel	B.C.	43 75	Iron Hill	P.Q.	250 40
Hurdman Lodge	Sask.	70 75	Iron Mines	N.S.	80 90
Hurdville	Ont.	129 31	Iron Ore	N.S.	12 00
Hurkett	Ont.	496 98	Ironville	N.S.	46 00
Huronville	Sask.	118 00	Iroquois	N.B.	141 38
Husavick	Man.	21 00	Irwinville	Alberta	37 10
Hutton House	Ont.	238 50	Isaac's Harbour North	N S.	133 10
Hyannes	N.S.	12 00			

(*a*) Pour recettes *voir* sous Hamilton Sub-offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Non du bureau	Province	Recettes $ c.
Isafold	Man.	.12 25
Isherwood	Ont.	246 95
Island Grove	Ont.	287 00
Island Point	N.S.	30 00
Island River	N.B.	99 00
Isle aux Coudres	P.Q.	181 31
Isle Bizard	P.Q.	171 00
Isle Dupas	P.Q.	24 45
Isle Verte Ouest	**P.Q**	**60 40**
Isle Verte Sud	P.Q.	61 [illegible]
Ispas	Alberta	26 50
Issoudun	P.Q.	271 90
Italy Cross	N.S.	283 85
Ivera	N.S.	18 00
Ivry	P.Q.	35 50
Ivry Nord	P.Q.	226 00
Ivy	Ont.	210 70
Ivy Lea (bureau d'été)	Ont.	230 25
Jack's Lake	Ont.	73 00
Jackson	N.S.	65 00
Jackson Corners	Ont.	171 25
Jacksonville	N.S.	10 00
Jaco Hughes	P.Q.	24 1
Jailletville	N.B.	24 30
James River	N.S.	21 00
James River Bridge	Alberta	52 00
James River Station	N.S.	310 50
Jamesville	N.S.	22 00
Jamesville West	N.S.	180 85
Jamot	Ont.	33 00
Janetville Station	Ont.	95 90
Janow	Man.	687 51
Janvrins Harbour	N.S.	40 00
Jardine Brook	N.B.	24 10
Jardineville	N.B.	66 0
Jarlsberg	Ont.	421 0
Jarnac	P.Q.	1 00
Jeannette's Creek	Ont.	161 02
Jeanne d'Arc	P.Q.	129 22
Jean Noel	P.Q.	24 00
Jedburgh	Sask.	90 48
Jeddore Oyster Ponds	N.S.	356 55
Jedway	B.C.	65 00
Jefferson	Ont.	195 44
Jeffry	N.B.	136 75
Jeffrey	Alberta	120 93
Jellicoe	Ont.	341 80
Jellyby	Ont.	188 50
Jersey Cove	N.S.	46 50
Jersey Cove	P.Q.	139 50
Jersey Mills	P.Q.	112 50
Jesmond	B.C.	139 61
Jessica	B.C.	98 31
Jewellville	Ont.	114 00
Jocko River	Ont.	372 00
Jock Vale	Ont.	69 35
Joeville (ouvert le 15-8-21)	Sask.	136 00
Joffre	P.Q.	21 00
Joggin Bridge	N.S.	702 60
Johnson's Croft	N.B.	13 00
Johnson's Landing	B.C.	51 05
Johnson's Mills	N.B.	57 75
Johnston's River	P.E.I.	365 55
Johnstown	N.S.	43 50
Johnville	N.B.	145 20
Jolicure	N.B.	161 00
Jonction Bel Air (bureau d'été)	P.Q.	50 00
Jonesville	Sask.	791 25

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Jonquière Ouest	P.Q.	167 00
Jordan Bay	N.S.	84 35
Jordan Bay, East Side	N.S.	152 10
Jordan Branch	N.S.	97 50
Jordan Ferry	N.S.	96 50
Jordan Mountain	N.B.	32 50
Jordan River	Sask.	58 75
Joseph Farm	P.Q.	22 30
Josephine	Sask.	34 75
Josephsburg	Ont.	19 00
Joyal	P.Q.	25 00
Joynt	P.Q.	40 56
Jubilee	N.S.	23 00
Juddhaven	Ont.	452 85
Judge	Ont.	170 45
Judique	N.S.	172 40
Judique Intervale	N.S.	13 00
Judique, South	N.S.	399 79
Julien	P.Q.	54 70
Jumbo Gardens	Ont.	40 00
Jumping Pound	Alberta	126 35
Juniper	N.B.	874 60
Juniper Island (bureau d'été)	Ont.	353 42
Juniper Mount	N.S.	12 00
Junor	Sask.	164 93
Jura	B.C.	62 00
Juvenile Settlement	N.B.	48 60
Kahshe Lake (bureau d'été)	Ont.	153 20
Kahwin	Alberta	129 50
Kakawis	B.C.	50 00
Kaleland	Alberta	24 00
Kalevala	Man.	35 00
Kamouraska-aux-Côtes	P.Q.	119 85
Kanata	Alberta	50 25
Kananaskis	Alberta	136 00
Kanawana (bureau d'été)	P.Q.	113 00
Kane	Man.	150 00
Kannon	P.Q.	113 00
Kantenville	Sask.	56 25
Kanyengeh	Ont.	15 40
Karluk	Sask.	280 60
Kashaboiwe	Ont.	233 00
Kavanagh Mills	N.S.	10 01
Kawartha Park (bureau d'été)	Ont.	535 00
Kawene	Ont.	105 74
Kayville	Sask.	81 30
Kazubazua Station	P.Q.	194 00
Kealey Springs	Sask.	33 77
Kentley	Sask.	40 00
Kedgemakooge (bureau d'été)	N.S.	
Keuron	N.B.	14 00
Keephills	Alberta	147 34
Kegaska	P.Q.	15 00
Keithley Creek	B.C.	113 89
Keld	Man.	116 28
Kelly	P.Q.	132 90
Kellyvale (ouvert le 1-9-21)	Sask.	20 00
Kelly's Cross	P.E.I.	207 00
Kelso	Ont.	170 50
Kelvin Glen	N.S.	4 00
Kemnay	Man.	171 00
Kempt Road	N.S.	54 00
Kempt Road Hill	P.Q.	49 00
Kempt Shore	N.S.	174 70
Kempt Town	N.S.	105 20

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Kenlis	Sask	124 50
Kenloch	N.S	169 92
Kennaway	Ont	60 00
Kennebecasis Island	N.B	35 00
Kennell (fermé le 13-8-21)	Sask	Nil
Kennetcook Corner	N.S	830 36
Kenney	Ont	348 00
Kennington Cove	N.S	20 00
Kenogami Lake	Ont	188 75
Keno Hill (ouvert le 1-7-21)	Yukon	110 00
Kensington Heights	Ont	91 50
Kensington Point (bureau d'été)	Ont	Nil
Kensmith (fermé le 10-1-22)	Sask	24 85
Kent Boom	N.B	47 00
Kent Lake	N.B	62 50
Kentvale	Ont	182 90
Keppoch	N.S	14 00
Kerndale	Alberta	46 00
Kerry	N.B	15 00
Kersey	Alberta	44 25
Kersley	B.C	214 50
Kessler	Alberta	45 00
Kessock (fermé le 27-4-21)	Sask	Nil
Ketchum	Alberta	70 00
Ketch Harbour	N.S	84 00
Kettle Valley	B.C	446 90
Kevisville	Alberta	66 00
Kew	Alberta	158 50
Kewanna (ouvert le 1-5-21)	Man	62 20
Kewstoke	N.S	37 00
Key Junction	Ont	202 81
Keystone	Alberta	43 00
Key West	Sask	30 00
Khartum	Ont	36 12
Kilfoil	N.B	51 40
Kilgard (ouvert le 16-5-21)	B.C	202 58
Kilkenny	Man	16 00
Kilkerran (ouvert le 1-11-21)	B.C	28 00
Killaloe	Ont	116 10
Killam's Mills	N.B	94 80
Killarney Lake	Alberta	27 00
Killdeer	Sask	18 30
Killowen	N.B	25 00
Kiltarlity	N.S	40 00
Kilronan	Sask	15 00
Kilwinning	Sask	35 00
Kilwinning Siding	Sask	78 75
Kimball	Alberta	129 00
Kimberley	P.Q	47 00
Kimsquit (bureau d'été)	B.C	17 90
Kinbrae	Sask	43 00
Kincardine	N.B	57 00
Kincolith	B.C	171 20
Kincorth	Sask	254 55
Kinglake	Ont	161 00
Kingross	N.S	31 00
Kingsclear	N.B	296 35
Kingsburg	N.S	123 35
Kingscroft	P.Q	122 00
Kingscroft	N.B	55 73
Kingsford	Sask	115 00
Kingsgate	B.C	407 37
King's Head	N.S	73 85
Kingsland	Sask	86 10
Kingsley	Man	88 25
Kingsmere	P.Q	62 00
Kingston Mills	Ont	116 00

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Kingston Station	Ont	a
Kingston Village	N.S	222 30
Kingsville	N.S	76 53
Kingsway (bureau d'été)	Ont	445 00
Kimkinik	Alberta	13 50
Kinloss	Ont	195 03
Kinmundy	Alberta	164 50
Kinosota	Man	390 00
Kinnondale	Alberta	80 55
Kinsac	N.S	31 00
Kinsman's Corners	N.S	726 65
Kintail	Ont	177 30
Kintore	N.B	112 70
Kippenville	Alberta	117 00
Kirkella	Man	348 57
Kirkhill	N.S	37 05
Kirkhill	Ont	8 17
Kirkness	Man	57 30
Kirkmount	N.S	19 00
Kirk's Ferry	P.Q	615 50
Kirkwood	N.S	24 10
Kirkwood	N.B	26 80
Kirouac	P.Q	167 10
Kiskisink	P.Q	279 35
Kispiox	B.C	7 00
Kitigan	Ont	71 86
Kitimat Mission	B.C	137 95
Kitsum Kelum	B.C	49 00
Kivikoski	Ont	25 00
Klamath	Sask	13 00
Kleczkowski	Sask	77 75
Kleefeld	Man	85 00
Kleskun Hill	Alberta	27 75
Klintonel	Sask	30 00
Knappen	Alberta	64 75
Knightington	Ont	70 70
Knight Inlet, (bureau d'été)	B.C	Nil
Knobb Hill	Alberta	78 00
Knowles (ouvert le 13-6-21)	N.S	112 00
Knowlton Landing	P.Q	167 30
Knoxbridge	P.Q	46 65
Knoydart	N.S	40 00
Knutsford	B.C	75 75
Koch Siding	B.C	272 32
Komarno	Man	339 65
Koostatak, ci-devant Fisher River	Man	111 71
Kootenay Bay	B.C	163 02
Kopernick	Alberta	21 00
Korah	Ont	58 00
Kossuth (fermé le 1-7-21)	Ont	Nil
Kouchibouguac Beach	N.B	51 77
Kowkash	Ont	111 90
Krakow	Alberta	27 00
Kramer	Sask	25 95
Krasne	Sask	18 25
Kristnes	Sask	59 85
Krupp	Sask	194 00
Kuest	Sask	180 00
Kulish	Man	31 20
Kuper Island	B.C	245 00
Kylemore	Sask	330 80
Kyleville	Sask	141 30
Kyuquot	B.C	40 25
Kynoch	Ont	140 30
La Baleine	P.Q	39 00
Labarre	P.Q	93 06
La Barrière	P.Q	38 10

(*a*) Pour recettes *voir* sous Kingston Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Sui'e*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Labissonnière	P.Q	34 00
Labonneville	P.Q	54 50
La Boucane	P.Q	15 00
La Branche	P.Q	55 00
Labrecque	P.Q	30 00
La Butte	P.Q	43 55
Lac à Beauce	P.Q	78 21
Lac à Foin	P.Q	43 20
Lac à Laurent	P.Q	27 00
Lac à la truite (bureau d'été)	P.Q	84 00
La Calmette	Alberta	22 00
Lacasse	P.Q	21 00
Lac aux Brochets	P.Q	69 50
Lac Beauport	P.Q	103 28
Lac Bellemare	P.Q	250 00
Lac Bellevue	Alberta	28 80
Lac Bitobig	P.Q	58 25
Lac Bouchette Station	P.Q	635 55
Lac Brulé (ouvert le 1-7-21)	P.Q	257 00
Lac Burton (bureau d'été)	P.Q	Nil
Lac Canard	Alberta	9 00
Lac Castor	P.Q	144 25
Lac Charlebois (bureau d'été)	P.Q	46 00
Lac Chat	P.Q	86 29
Lac Cornu (bureau d'été)	P.Q	109 00
Lac David	P.Q	45 00
Lac des Commissaires	P.Q	24 01
Lac Désert	P.Q	91 55
Lac Duhamel (bureau d'été)	P.Q	20 00
Lac Echo (bureau d'été)	P.Q	127 00
Lac Français	P.Q	58 00
Lac Grosleau	P.Q	91 59
Lac Guindon (bureau d'été)	P.Q	85 00
Lachance	P.Q	72 00
Lachenaie	P.Q	280 00
Lachine Rapids	P.Q	56 50
Lac Humqui	P.Q	225 15
Lackenby	B.C	63 85
Lac Labelle	P.Q	156 00
Lac la Biche	Alberta	75 00
Lac la Nonne	Alberta	62 50
Lac la Pêche (bureau d'été)	P.Q	206 00
Lac la Ronge	Sask	99 00
Lac Manitou Sud (bureau d'été)	P.Q	15 00
Lac Marois	P.Q	395 00
Lac Nantel	P.Q	293 86
La Conception Station	P.Q	54 10
Laconia	N.S	58 75
Lacordaire	Sask	111 00
La Corey	Alberta	36 50
La Corniche	P.Q	14 00
Lacoste (ouvert le 1-10-21)	P.Q	65 00
Lac Pacquin (bureau d'été)	P.Q	46 00
Lac Pelletier	Sask	297 75
Lac Renaud (bureau d'été)	P.Q	100 00
La Croche	P.Q	154 00
La Croix	P.Q	6 30
Lac St. Joseph	P.Q	144 20
Lac St. Pacome	P.Q	156 25
Lac St Paul	P.Q	84 17
Lac Sergent	P.Q	116 09
Lac Superieur	P.Q	179 36
Lac Thomas	P.Q	19 25
Lactor	P.Q	25 20
Lac Tremblant (bureau d'été)	P.Q	75 00
Lac Unique	N.B	30 00
La Cyr (ouvert le 1-6-21)	P.Q	16 00
Lacy Road	N.S	8 00
La Décharge	P.Q	199 10
La Descente des Femmes	P.Q	67 66
Ladrière	P.Q	70 00
LaDurantaye	P.Q	233 29
Ladywood	Man	100 50
Lafayette	P.Q	121 00
La Ferme	P.Q	160 20
Laforest	Ont	446 18
Lafrance	P.Q	54 00
Lagacé	P.Q	104 00
Lagaceville	N.B	124 00
Lagadelle	P.Q	40 00
Laganière	P.Q	54 00
Laggan	N.S	48 01
La Glace	Alberta	86 75
La Gorgendière	P.Q	336 00
La Grande Pointe	P.Q	43 00
La Have Island	N.S	186 60
Laidlaw	B.C	380 74
Laird	Ont	48 35
Lake	Ont	39 20
Lake Ainslie (E. Side)	N.S	73 00
Lake Ainslie (S. Side)	N.S	32 20
Lake Ainslie (W. Side)	N.S	28 07
Lake Ainslie Chapel	N.S	8 00
Lake Annis	N.S	139 05
Lake Aylmer	P.Q	101 30
Lakeburn	N.B	24 00
Lake Cayamont	P.Q	150 50
Lake Clear	Ont	44 00
Lake Couchiching (bureau d'été)	Ont	519 00
Lakedale	N.S	21 00
Lake Doucette	N.S	83 50
Lake Eliza	Alberta	30 00
Lake Edward	N.B	50 00
Lake Egmont	N.S	59 60
Lakefield	P.Q	274 70
Lake Francis Station	Man	294 48
Lake Geneva	Alberta	13 00
Lake George, Kings	N.S	36 90
Lakehurst	Ont	258 00
Lake Isle	Alberta	20 00
Lake Jolly (fermé le 30-9-21)	N.S	37 69
Lake L'Achigan (bureau d'été)	P.Q	176 00
Lakeland	Man	159 75
Lake La Rose	N.S	16 00
Lake Louise	Alberta	382 30
Lake McGregor	Alberta	58 05
Lake Midway	N.S	46 50
Lake Munro	N.S	33 00
Lakenheath	Sask	55 50
Lake Opinicon	Ont	49 75
Lakepark	Sask	120 50
Lake Paul	N.S	47 81
Lake Ramsay	N.S	27 00
Lake Road	N.S	25 00
Lakesend	Alberta	15 00
Lake St. Charles	P.Q	58 75
Lakeside	P.Q	94 50
Lake Stream	N.B	9 00
Lake Thelma	Alberta	51 50
Lake Thomas	N.S	56 00
Laketon	N.B	23 00
Lake Uist	N.S	38 00
Lakevale	N.S	93 95

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Lakeview	N.S	29 00
Lakeview	P.Q	119 00
Lake View House (bureau d'été)	P.Q	110 50
Lake Victoria (bureau d'été)	Ont	Nil
Lakeville	N.S	356 72
Lake Wasaw	Ont	57 60
Lake William	P.Q	25 00
Lalancette	P.Q	32 00
La Madeleine	Alberta	17 00
La Mare	P.Q	39 50
Lambert Corners	P.Q	29 00
La Mérisière	P.Q	49 29
La Miche	P.Q	28 00
Lammermoor	Ont	55 00
La Montagne	P.Q	35 00
La Motte	P.Q	20 00
Lamy	P.Q	133 00
Lanark	N.S	36 50
La Nation	P.Q	71 00
Lancelot	Ont	37 00
Landrose (fermé le 1-6-21)	Sask	Nil
Landry	N.B	30 40
Landscape	Sask	47 50
Lands End	N.B	25 00
Lanesville (fermé le 30-9-21)	N.S	6 00
Lang Bay	B.C	288 62
Langlais	P.Q	215 00
Langarra	B.C	166 50
Langmeade	Sask	65 00
Langvale	Man	27 00
Lanoraie Station	P.Q	65 00
La Normandie	P.Q	27 00
Lansdowne	N.S	32 25
Lansdowne Station	N.S	277 82
L'Anse à Brillant	P.Q	192 00
L'Anse à Fougère	P.Q	54 4
L'Anse à Gilles	P.Q	128 00
L'Anse à Giles Station	P.Q	78 75
L'Anse à la Barbe	P.Q	294 60
L'Anse à la Cabane	P.Q	48 50
L'Anse à la Croix	P.Q	89 05
L'Anse aux Cousins	P.Q	522 06
L'Anse à Valleau	P.Q	108 46
Lanthier	P.Q	120 00
Lanuke	Alberta	169 30
La Passe	Ont	296 00
Lapeyrere	P.Q	36 00
La Petite Rivière St-François	P.Q	293 25
La Plaine	P.Q	130 25
La Plante	N.B	26 25
Lapland	N.S	68 00
Larawls	P.Q	5 00
L'Archevêque	N.S	22 50
Lardo	B.C	306 35
L'Ardoise Highlands	N.S	32 50
L'Ardoise West	N.S	201 00
La Renaudière	P.Q	100 00
La Rochelle	Man	111 50
Larocque	Ont	149 22
Larouche	P.Q	99 66
Lascelles	P.Q	186 35
Laskay	Ont	149 07
La Société	P.Q	57 50
Lasswade	Ont	116 00
Last Chance (fermé le 21-5-21)	Yukon	Nil
Last Lake	Alberta	89 50
Last Mountain	Sask	8 00
La Tabatière	P.Q	20 00
Latchford Bridge	Ont	26 50
Lathom	Alberta	317 80
Lattie's Brook	N.S	142 85
Latourelle	P.Q	17 00
Launching Place	P.E.I	95 25
Laureat	P.Q	68 00
Laurel	P.Q	61 75
Laurin	Ont	137 25
Lauvina	N.B	24 00
Laval	P.Q	101 00
Laval des Rapides	P.Q	420 00
Laval Sur le Lac (ouvert le 12 8-21)	P.Q	10 00
Lavaltrie Station	P.Q	49 00
Lavant	Ont	30 00
Lavender	Ont	3 61
La Vernière	P.Q	52 00
Lavery	P.Q	37 00
Lavigne	Ont	130 17
Lavington	B.C	254 00
Lavesta	Alberta	38 90
Lavinia	Man	217 96
Lavoie	P.Q	12 48
Lawn Hill	B.C	80 40
Lawrence Station	N.B	384 20
Lawrencetown	N.S	95 55
Lawrie	Sask	24 00
Lawson	Ont	155 75
Lawsonburg	Alberta	66 00
Lawton	Alberta	23 80
Leafland	Alberta	28 50
Leakville	Sask	15 00
Lealholme	Alberta	10 25
Leaman	Alberta	210 20
Leamington	N.S	54 75
Leary	Man	84 00
Leaside	Ont	1,815 43
Leasowe	Alberta	13 00
Leaskdale	Ont	133 00
Leavitt	Alberta	61 35
Leblanc	N.B	50 00
Le Bouthillier	N.B	169 15
Le Cordon	P.Q	71 51
L'Echourie	P.Q	163 37
Le Clair	Sask	112 00
Lecoq (fermé le 1-7-21)	Sask	Nil
Ledwyn	Man	21 50
Leech	N.B	36 00
Leeshore	Alberta	30 50
Lee Valley	Ont	101 65
Leeville	Ont	235 50
Lefaive's Corners	Ont	14 00
Leger Brook	N.B	20 00
Légère	N.B	70 25
Légère Corner	N.B	93 00
Legerville	N.B	127 60
Leggatt's Point	P.Q	597 21
Leifur	Man	94 25
Leighside	N.B	51 00
Leighton	Alberta	116 79
Leinan	Sask	161 98
Leitche's Creek	N.S	31 00
Leitche's Creek Station	N.S	179 70
Leitchville	Sask	57 00
Leith	Ont	206 75
Leland	Ont	8 50
Lemay	P.Q	18 80
Lemesurier	P.Q	250 75
Leminster	N.S	62 20
Lemonville	Ont	278 80

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Lennard	Man.	187 85
Lennox	N.S.	31 00
Lennox Ferry	N.S.	165 85
Lennox Island	P.E.I.	30 00
Leopold	P.Q.	32 00
Le Petit Bois Franc	P.Q.	37 00
Le Rocher	P.Q.	16 50
Lerwick	N.B.	60 00
Les Boules	P.Q.	256 40
Les Caps	P.Q.	35 00
Les Chenaux	P.Q.	50 95
Lesdale	Man.	15 00
Les Dalles	P.Q.	22 00
Les Fonds	P.Q.	145 00
Les Hauteurs	P.Q.	77 00
Leskard	Ont.	128 00
Les Lacs (bureau d'été)	P.Q.	63 00
Leslie	P.Q.	87 60
Lessard (ouvert le 1-5-21)	Alberta	45 50
Les Saules	P.Q.	96 00
Les Trois Ruisseaux	P.Q.	70 50
Les Vielles Forges	P.Q.	14 00
Letang	N.B.	51 34
L'Etête	N.B.	261 25
Letterkenny	Ont.	26 00
Lettonia	Man.	33 10
Levesque	N.B.	32 10
Levy Settlement	N.S.	21 00
Lewis	Man.	116 12
Lewis Bay West	N.S.	10 25
Lewis Cove Road	N.S.	29 00
Lewisham	Ont.	29 25
Lewis Mountain	N.B.	47 00
Lewis Mountain	N.S.	15 00
Lewis Settlement (fermé le 30-6-21)	N.B.	Nil
Lewiston	N.S.	384 60
Lewisville	N.B.	1,359 60
Lewiswyn	Sask.	24 65
Lexington	N.S.	31 60
Libau	Man.	291 40
Libreville	Man.	34 00
Lidgett	Sask.	149 00
Lidstone	Man.	121 70
Lightwoods	Sask.	40 00
Lilac	Sask.	147 65
Lillestrom	Sask.	48 50
Lillesve	Man.	24 85
Lillyfield	Man.	78 05
Lily	N.S.	67 05
Lily Bay	Man.	47 25
Lilydale	Sask.	5 00
Lily Plain	Sask.	15 00
Lily Vale	N.S.	15 50
Lime Hill	N.S.	24 50
Limestone Lake	Alberta	30 00
L'Immaculée Conception	P.Q.	65 60
Linaria	Alberta	45 00
Lindale	Alberta	36 00
Lindell	B.C.	16 00
Lindsay	N.B.	207 25
Lineham	Alberta	215 00
Linfield	Alberta	40 00
Lingan	N.S.	264 20
Linton Junction	P.Q.	289 45
Linton's	N.B.	109 20
Linville	N.B.	30 00
Linwood	N.S.	197 00
Lisburn	Alberta	125 10

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Liscombe Mills	N.S.	126 90
Lisgar Station	P.Q.	272 85
L'Islet Station	P.Q.	940 80
Lismore	N.S.	82 00
Lisson	N.B.	12 00
Listerville	N.B.	13 00
Litchfield	N.S.	106 01
Little Aldouane	N.B.	137 00
Little Bartibog	N.B.	35 00
Little Bass River	N.S.	236 95
Little Beach	N.B.	24 50
Little Branch	N.B.	134 25
Little Bras d'Or (South Side	N.S.	28 25
Little Bras d'Or Bridge	N.S.	594 20
Little Brook Station	N.S.	162 00
Little Bullhead	Man.	45 00
Little Cape	N.B.	100 00
Little Dover	N.S.	77 75
Little Gaspé	P.Q.	86 00
Little Harbour	N.S.	73 60
Little Judique	N.S.	48 50
Little Judique Ponds	N.S.	70 00
Little Lake	N.B.	15 00
Little Liscombe	N.S.	29 00
Little Lorraine	N.S.	66 10
Little Mabou	N.S.	6 00
Little Narrows	N.S.	193 80
Little Pabos	P.Q.	238 92
Little Plume	Alberta	38 00
Little Port L'Hébert	N.S.	39 00
Little Prairie	Alberta	72 70
Little Rapids	Ont.	170 30
Little Ridge	N.B.	26 00
Little River Cheticamp	N.S.	39 00
Little River West	P.Q.	188 00
Little River	N.B.	359 10
Little River Harbour	N.S.	42 25
Little Rocher	N.B.	61 40
Little Salmon River	N.B.	4 00
Little Shippigan	N.B.	72 00
Little Tancook	N.S.	76 00
Little Volga	Alberta	46 20
Little Woody	Sask.	164 25
Little York	P.E.I.	304 25
Livelong	Sask.	104 00
Livingstone Cove	N.S.	37 00
Livingstone Creek (fermé le 13-6-21)	Ont.	6 50
Lizard Lake	Sask.	32 50
Lloyds	N.S.	28 95
Lloyd's Hill	Alberta	69 55
Lobley	Alberta	209 91
Lobo	Ont.	248 60
Lobster Beach	N.B.	11 00
Lochaber Bay	P.Q.	226 91
Lochaber Mines	N.S.	48 10
Loch Ban	N.S.	11 00
Lochdale	B.C.	83 80
Lochend	Alberta	35 04
Loch Katrine	N.S.	99 25
Loch Lomond	N.S.	29 00
Loch Lomond West	N.S.	23 00
Loch Monar	Man.	15 30
Lochside	N.S.	13 40
Lockeport	B.C.	205 50
Lockhart	Alberta	111 97
Lockhartville	N.S.	158 20
Lockport	Man.	142 82
Lockstead	N.B.	27 75

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Lodore	Ont.	16 00
Loganville	N.S.	83 71
Logberg	Sask.	46 55
Logoch	Man.	18 00
Log Valley	Sask.	38 95
London Sub office No. 5	Ont.	*a*
London Sub office No. 6	Ont.	*a*
London Sub-office No. 7	Ont.	*a*
London Tambling's Corner	Ont.	*a*
Londonderry	N.B.	14 50
Londonderry Station	N.S.	532 90
Lonely Lake	Man.	111 20
Lone Rock	Sask.	6 50
Lonesome Butte	Sask.	42 50
Lone Spruce	Sask.	26 00
Long Bay	Ont.	106 30
Long Coulee	Alberta	71 50
Long Creek	N.B.	67 50
Long Hill	N.S.	10 00
Long Island Main	N.S.	10 00
Longlac	Ont.	279 60
Long Lake	Ont.	110 00
Long Point	N.S.	195 50
Long Point	N.B.	40 00
Long Point of Mingan	P.Q.	132 00
Long Reach	N.B.	234 10
Longs	N.S.	6 00
Longs' Cove	N.B.	33 20
Longview	Alberta	159 75
Longworth	B.C.	332 92
Lonira	Alberta	195 10
Lonsdale (fermé le 8-4-21)	N.B.	Nil
Looma	Alberta	102 50
Loos	B.C.	96 99
Loranger	P.Q.	80 40
Loree	Ont.	26 00
Lorenzo	Sask.	26 50
Lorimer Lake	Ont.	34 20
Lorne	N.B.	45 00
Lorne	Ont.	91 00
Lorne Creek (fermé le 15-7-21	B.C.	14 00
Lorne House (bureau d'été)	P.Q.	446 50
Lorne Park	Ont.	345 00
Lorne Mine	B.C.	67 00
Lornevale	N.S.	24 75
Lorneville	N.S.	180 50
Lorneville	N.B.	171 80
Lost River	P.Q.	174 15
Lost River	Sask.	116 25
Louisa	P.Q.	43 00
Louise Docks (bureau d'été)	P.Q.	Nil
Louisburg Road	N.S.	8 40
Louis Creek	B.C.	212 40
Louise	Ont.	55 73
Louis Head	N.S.	160 00
Lourdes	N.S.	126 00
Lourdes du Blanc Sablon	P.Q.	60 00
Louvain	Sask.	14 75
Lovat Station	Sask.	360 00
Lovering	Ont.	176 53
Low Bush	Ont.	454 25
Lowell	N.B.	20 00
Lower Abougoggin	N.B.	66 00
Lower Branch	N.S.	71 00
Lower Burlington	N.S.	157 00
Lower Burnside	N.S.	26 00
Lower Caledonia	N.S.	77 25
Lower Cape	N.B.	37 40
Lower Cape Bald	N.B.	10 90
Lower Caraquet	N.B.	343 50
Lower Concession	N.S.	116 10
Lower Cove	N.S.	63 00
Lower Derby	N.B.	109 95
Lower East Chezzetcook	N.S.	45 00
Lower Economy	N.S.	184 65
Lower Eel Brook	N.S.	27 80
Lower Escuminac	N.B.	49 25
Lower Five Islands	N.S.	195 00
Lower Gagetown	N.B.	58 45
Lower Greenville	N.S.	63 00
Lower Gueguen	N.B.	79 10
Lower Hillsdale	N.S.	39 00
Lower Ireland	P.Q.	161 20
Lower Jordan Bay	N.S.	105 75
Lower Kingston	N.B.	124 00
Lower Le Have (rouvert le 15-8-21)	N.S.	269 36
Lower Meagher's Grant	N.S.	103 60
Lower Melbourne	N.S.	39 50
Lower Middle River	N.S.	40 00
Lower Millstream	N.B.	331 15
Lower Mount Thom	N.S.	30 00
Lower Nappan	N.B.	127 00
Lower Neguac	N.B.	235 55
Lower Newcastle	N.B.	119 00
Lower New Cornwall	N.S.	63 85
Lower Northfield	N.S.	46 00
Lower Ohio	N.S.	59 40
Lower Prospect	N.S.	28 00
Lower River Inhabitants	N.S.	106 50
Lower Rose Bay	N.S.	120 20
Lower St. Esprit	N.S.	32 40
Lower St. Charles (ouvert le 16-11-21)	N.B.	21 00
Lower Sackville	N.S.	1 50
Lower Sandy Point	N.S.	151 30
Lower Sapin	N.B.	36 00
Lower Saulnierville	N.S.	261 30
Lower Selmah	N.S.	111 33
Lower Shag Harbour	N.S.	65 70
Lower Shinimicas	N.S.	35 00
Lower Ship Harbour	N.S.	183 80
Lower Ship Harbour East	N.S.	309 50
Lower South River	N.S.	60 00
Lower Springfield	N.S.	12 00
Lower Washabuck	N.S.	33 00
Lower Wedgeport	N.S.	315 55
Lower Wentworth	N.S.	61 50
Lower West Jeddore	N.S.	105 55
Lower West Pubnico	N.S.	196 00
Lower West River	N.S.	11 00
Lower Whitehaven	N.S.	166 30
Low Point	N.S.	66 00
Lozelle	B.C.	122 52
Lozier Settlement	N.B.	122 60
Lucasville	N.S.	25 50
Lucerne	P.Q.	74 50
Luella	Sask.	143 50
Lulu Island	B.C.	61 00
Lumsden Beach (bureau d'été)	Sask.	51 39
Lundemo	Alberta	38 95
Lundy	N.S.	33 00
Lunnford	Alberta	82 31
Lutes Mountain	N.B.	86 25
Luxton	B.C.	161 40
Luzan	Alberta	26 00
Lydiatt	Man.	120 45
Lydiard	Sask.	63 75

(*a*) Pour recettes *voir* sous London Sub Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Lynche River	N.S.	8 00
yndon	Alberta	60 00
Lynnville	Ont.	181 85
Lyttleton	N.B.	55 00
Lytton	P.Q.	147 00
McAdam's Lake	N.S.	11 00
McArras Brook	N.S.	22 00
McArthur's Mills	Ont.	179 66
McAulay's	N.S.	36 05
McBean	P.Q.	33 30
McCallum Settlement	N.S.	22 00
McCannell Wharf (fermé le 1-6-21)	P.E.I.	Nil
McClure	N.S.	75 50
McCluskey	N.B.	14 30
McCord	Sask.	306 00
McCormack	N.S.	25 00
McCreadyville	N.S.	45 00
McCrae	Ont.	66 00
McCrackens Landing (bureau d'été)	Ont.	157 00
McCullough	Alberta	10 00
McDonald Glen	N.S.	6 00
McDonald Hills	Sask.	50 17
McDonald Siding	Ont.	30 00
McDonaldville	Alberta	53 90
McDougall	Ont.	51 00
McDougall Mills	Ont.	312 20
McEachern	Sask.	19 50
McElhanney (ouvert le 1-7-21)	Sask.	65 00
McFarlane Lake	Ont.	46 00
McGivney Junction	N.B.	374 22
McGrath Cove	N.S.	24 00
McGrath Mountain	N.S.	15 00
McGregor Bay (bureau d'été)	Ont.	190 10
McInnis Creek	Ont.	15 00
McIntosh	Ont.	230 20
McIntosh Springs	Ont.	74 25
McIntyre's Lake	N.S.	96 30
McIntyre's Mountain	N.S.	19 00
McKee's Mills	N.B.	140 05
McKendrick	N.B.	38 35
McKenzie East Bay	N.S.	13 00
McKenzie Lake	Ont.	21 00
McKinleyville	N.B.	105 18
McKinnon's Brook	N.S.	1 00
McKinnon's Harbour	N.S.	94 35
McKinnon's Hill	N.B.	71 00
McLaren	Sask.	21 50
McLaughlin	Alberta	38 60
McLaughlin Road	N.B.	41 80
McLean	Ont.	34 65
McLean	N.B.	55 50
McLeanville	N.S.	27 00
McLellan's Mountains	N.S.	11 00
McLeod Point	N.S.	23 10
McLeod Siding	N.B.	35 00
McLure	B.C.	90 50
McMillan	N.B.	14 05
McMunn	Man.	42 50
McMurdo	B.C.	126 00
McMurphy	B.C.	35 00
McMurrich	Ont.	60 15
McNab's Cove	N.S.	45 00
McNairn	N.B.	50 80
McNamee	N.B.	267 05
McNeill's Mills	P.E.I.	140 20
McNeil's Vale	N.S.	20 00
McNeily's	N.S.	66 00
McNutt's Island	N.S.	26 20
McPhee's Corner	N.S.	53 00
McPherson	N.S.	52 50
McPherson's Ferry	N.S.	83 50
McPherson's Mills	N.S.	50 10
McQuade	N.B.	20 00
McTavish	Man.	218 51
Mabella	Ont.	144 00
Mabel Lake	B.C.	58 40
Mabou Harbour	N.S.	13 00
Mabou Harbour Mouth	N.S.	40 00
Mabou Mines	N.S.	10 05
Macalister	B.C.	110 90
Macdiarmid	Ont.	211 80
MacDougall's	N.B.	151 25
Mackdale	N.S.	27 00
Mackayville (ouvert le 24-10-21)	P.Q.	43 00
Mackey's Station	Ont.	258 22
Mackinnon	B.C.	56 25
Macworth	Sask.	29 50
Macpès	P.Q.	78 00
Macross	Man.	41 75
Macville (fermé le 31-10-21)	Ont.	75 49
Mader's Cove	N.S.	153 50
Madigan	Ont.	51 50
Madran	N.B.	47 00
Maeshowe	Sask.	74 85
Mafeking	Man.	438 00
Magpie	P.Q.	115 46
Magundy	N.B.	165 00
Mahaska	Alberta	193 02
Mailhiot	P.Q.	53 00
Maillard	P.Q.	85 28
Mailloux	P.Q.	84 60
Main Centre	Sask.	260 20
Main River	N.B.	203 90
Main Stream	N.B.	10 00
Mair	Sask.	275 00
Maitland Forks	N.S.	14 75
Majorville	Alberta	135 30
Makamik Nord	P.Q.	35 75
Makinson	B.C.	110 00
Malachi	Ont.	133 50
Malaga Gold Mines	N.S.	74 51
Malagawatch	N.S.	36 00
Malahat	B.C.	
Malby	Sask.	36 00
Mal Bay	P.Q.	150 03
Malden	N.B.	64 00
Malignant Cove	N.S.	141 00
Maliseet	N.B.	54 80
Malmaison	P.Q.	110 00
Malmo	Alberta	42 48
Maloneck	Sask.	40 00
Malonton	Man.	282 60
Malone	Ont.	196 95
Maloy	Alberta	71 00
Maltais	N.B.	19 00
Maltempèque	N.B.	24 00
Malvern	Ont.	253 20
Malvina	P.Q.	75 00
Mamette Lake	B.C.	33 25
Manassette Lake	N.S.	49 80
Mance	Alberta	25 00
Manche d'Epée	P.Q.	83 53
Mancroft	Sask.	33 00
Mandeville	Ont.	31 60
Managanese Mines	N.S.	29 00
Manigotagan	Man.	80 00
Manitou Beach (bureau d'été)	Sask.	50 00
Mankota	Sask.	160 50

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Mann	P.Q.	23 00
Manners Sutton	N.B.	391 50
Mannheim	Ont.	24 00
Manns Mountain	N.B.	11 00
Manoir Richelieu (bureau d'été)	P.Q.	480 00
Manola	Alberta	59 32
Manotick Station	Ont.	327 89
Manresa	Sask.	87 00
Manson Creek	B.C.	31 79
Many Island	Alberta	15 52
Manuels	N.B.	66 50
Mapes	B.C.	56 50
Maple Brook	N.S.	10 00
Mapleburg	N.B.	114 00
Maple Grove	P.Q.	186 60
Maple Glen	N.B.	63 60
Maple Green	N.B.	14 00
Maple Grove	N.S.	62 25
Maple Hill	Ont.	20 00
Maple Island	Ont.	164 85
Maple Lake	Ont.	228 30
Maple Ridge	N.S.	2 00
Maple View	N.B.	70 65
Mar	Ont.	123 75
Marble Ridge	Man.	18 00
Marcelville	N.B.	44 00
Marchand	Man.	180 85
Marchant Grove	Sask.	34 50
Marchbank	N.B.	24 68
Marcil	P.Q.	103 50
Marco	Man.	23 00
Margaree Ford	N.S.	13 00
Margaree Island	N.S.	3 00
Margaret	Man.	667 02
Margate	P.E.I.	205 50
Markhamville	N.B.	37 30
Maria Capes	P.Q.	161 00
Maria de Kent	N.B.	24 00
Maria East	P.Q.	173 35
Marie Joseph	N.S.	380 70
Marienthal	Sask.	40 50
Marier	P.Q.	211 50
Marieton	Sask.	23 00
Marieval	Sask.	39 25
Marion Bridge Road	N.S.	18 00
Marionville	Ont.	129 34
Marius	Man.	45 00
Markland	Man.	23 35
Marlin	Sask.	44 00
Marlow	P.Q.	69 00
Marne	Sask.	171 32
Marney	Man.	37 00
Marriott's Cove	N.S.	143 90
Marriott	Sask.	53 80
Marron Lake	B.C.	43 75
Marrtown	N.B.	24 00
Marsboro	P.Q.	42 86
Marsden	Sask.	85 25
Marsh	N.S.	10 00
Marshall's Town	N.S.	244 00
Marshes (West Bay)	N.S.	51 00
Marshy Hope	N.S.	110 00
Marsouins	P.Q.	62 00
Martel	P.Q.	263 00
Martel Corners	Ont.	70 00
Marter	Ont.	117 98
Martigny	P.Q.	24 25
Martin Brook	N.S.	52 15
Martindale	P.Q.	110 00
Martineau	P.Q.	44 00
Martin's	N.B.	28 48
Martins	Alberta	7 80
Martins Head	N.B.	5 00
Martin's Lake	P.Q.	24 00
Martin Siding	Ont.	288 40
Martin's Point	N.S.	243 30
Martin's River	N.S.	342 70
Martock	N.S.	95 10
Marvelville	Ont.	118 58
Marwayne	Alberta	72 85
Marx	Sask.	14 00
Mary Hill	Man.	43 00
Mary Lake	Alberta	51 50
Maryvale	N.S.	24 51
Mascarene	N.B.	34 40
Masinasin	Alberta	82 00
Maskawata	Man.	27 70
Maskinongé	P.Q.	104 00
Mason Point	N.S.	6 00
Masonville	Sask.	20 96
Massé (fermé le 15-8-21)	P.Q.	28 33
Massey Bay (ouvert le 1-7-21)	Ont.	84 25
Matapedia West	P.Q.	26 00
Matawatchan	Ont.	383 27
Matheson	N.S.	18 00
Matthews Crossing	Alberta	17 25
Mathieu	P.Q.	38 00
Matlock (bureau d'été)	Man.	119 50
Mattatall Lake	N.S.	49 25
Mattice	Ont.	449 70
Mattie	N.S.	43 50
Maughan	Alberta	107 34
Maunders	Alberta	39 00
Mavillette	N.S.	303 40
Mawcook	P.Q.	40 27
Maxstone	Sask.	27 50
Maxwell	N.B.	81 00
Maxwellton	Sask.	42 00
Maxwellton Station	N.S.	49 30
Mayberry	Sask.	95 50
Maybridge	Alberta	16 95
Maybrook	Ont.	43 00
Maycroft	Alberta	144 25
Mayfair	Sask.	43 10
Mayfield	N.S.	30 50
Mayflower	N.S.	49 00
Maygrove	Man.	45 00
Mayo	P.Q.	163 67
Mayo Landing	Yukon	690 10
Mazama	B.C.	87 82
Mazeppa	Alberta	248 90
Meach Lake	P.Q.	47 10
Meadow	N.S.	39 00
Meadow	N.B.	12 00
Meadowbrook	Alberta	20 25
Meadow Creek	Alberta	44 00
Meadow Lake	Sask.	517 34
Meadow Portage	Man.	111 00
Meadows	Man.	254 00
Meadow Springs	N.S.	17 00
Meadows Roads	N.S.	17 00
Meadowvale	Man.	52 00
Meadowvale	N.S.	18 00
Meadowview	Alberta	175 38
Meagher's Grant	N.S.	310 10
Meat Cove	N.S.	23 00
Meanock	Alberta	406 24
Meath Park	Sask.	85 00
Meaux	P.Q.	23 00
Mechanic's Settlement	NB	65 80

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Medford	N.B	65 60
Medika	Man	35 00
Medstead	Sask	269 40
Meeting Lake	Sask	59 00
Meiklefield	N.S	28 00
Meiseners	N.S	42 50
Mekiwin	Man	23 25
Melanson	N.S	167 80
Melbourne	Man	55 00
Meldrum Bay	Ont	287 67
Maleb	Man	377 00
Melford	N.S	78 37
Melissa	Ont	56 05
Mellom	Alberta	37 50
Mellonville	Man	124 10
Mellowdale	Alberta	85 50
Melocheville	P.Q	150 00
Melrose	N.S	112 50
Melrose	Man	78 70
Melrose Hill	N.S	12 50
Memel	N.B	30 00
Memramcook West	N.B	635 86
Menard	P.Q	111 00
Mendham (ouvert le 1-11-21)	Sask	148 50
Menisino	Man	149 00
Mentieth	Man	75 25
Menzie	Man	170 19
Menzies Bay (ouvert le 1-12-21)	B.C	121 75
Mercier	P.Q	81 50
Mercoal (ouvert le 1-1-22)	Alberta	95 50
Merivale (fermé le 30-4-21)	Ont	Nil
Merland	N.S	10 00
Merna (fermé le 15-8-21)	Alberta	26 10
Merridale	Man	136 00
Merryflat	Sask	80 83
Meskanaw	Sask	372 00
Methven	Man	192 10
Meteghan Centre	N.S	298 35
Meteor	Sask	224 70
Metlakatla	B.C	73 67
Meyersburg	Ont	100 75
Mézières	Man	69 25
Micawber	Man	52 00
Michaud	N.B	42 50
Michaudville	P.Q	116 00
Michipicoten River	Ont	134 10
Micksburg	Ont	182 00
Middle Barney's River	N.S	48 55
Middleboro'	N.S	83 04
Middle Bridge	N.B	62 00
Middlebro (ouvert le 1-11-21)	Man	80 45
Middle Cape	N.S	26 15
Middle Caraquet	N.B	173 80
Middle Church	Man	242 90
Middle Clyde River	N.S	26 00
Middle Country Harbour	N.S	119 67
Midlde East Pubnico	N.S	224 75
Middlefield	N.S	111 10
Middle Kouchibouguac	N.B	31 50
Middle Lake	Sask	92 65
Middle La Have Ferry	N.S	315 87
Middle Manchester	N.S	61 15
Middlemarch	Ont	26 19
Middlemiss	Ont	263 80
Middle Ohio	N.S	52 00
Middleport	Ont	276 95
Middle Porter's Lake	N.S	21 00
Middle River	N.S	146 00
Middle River Centre	N.S	20 00
Middle Ste Louise	N.B	62 00
Middle Sackville	N.S	4 90
Middlesboro	B.C	328 00
Middlewood	N.S	131 25
Midford	Ont	16 00
Midgell	P.E.I	147 50
Mid Lothian	Ont	32 90
Mid Lothian Wharf (bureau d'été)	Ont	119 50
Midnight Lake	Sask	371 96
Midville Branch	N.S	70 51
Midway	N.B	37 00
Miguasha	P.Q	73 00
Miguasha West	P.Q	21 40
Mildred	Sask	75 00
Milford	N.S	55 50
Milford	N.B	285 50
Milford Bay	Ont	655 10
Milford Haven	Ont	60 00
Milford Haven Bridge	N.S	4 00
Militia Point	N.S	22 00
Milkish	N.B	60 00
Millar	Ont	141 00
Millar Hill	Ont	84 90
Millbank	N.B	105 50
Millbrook	Man	39 76
Mill Cove	N.S	253 95
Mill Cove	N.B	125 00
Mill Creek	N.S	44 00
Mill Creek	Man	9 75
Milledgeville	N.B	*a*
Millerand	Ont	19 00
Millerdale	Sask	214 97
Millerfield	Alberta	82 35
Miller Lake	Ont	67 55
Milleton	Sask	45 60
Mille Vaches	P.Q	416 76
Millville (Boularderie)	N.S	125 00
Millfield	P.Q	63 00
Million	Man	137 95
Mill Road	N.S	28 00
Millstream	P.Q	119 00
Millstream	N.B	194 29
Millstream	B.C	462 38
Millsville	N.S	121 30
Milly	Sask	238 17
Milnikek	P.Q	368 85
Milton Heights	Ont	307 20
Milton Station	P.E.I	210 00
Minahico	Ont	80 33
Minasville	N.S	94 45
Mineola	B.C	258 00
Mine Centre	Ont	307 04
Mine de Mica	P.Q	50 85
Mineral	N.B	25 50
Mineral Rock	N.S	15 00
Miners Bay	Ont	101 65
Mineville	N.S	35 00
Mingan	P.Q	68 92
Ministik Lake	Alberta	27 50
Minnehaha	Sask	147 00
Minnie Lake	Sask	71 30
Mink Cove	N.S	110 40
Mink Creek	Man	56 00
Minnehik	Alberta	152 25
Minnewakan	Man	20 00
Minnicoganashene (bureau d'été	Ont	315 00
Minnitaki	Ont	119 75

(*a*) Pour recettes *voir* sous St. John Sub-offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $	c.
Minstrel Island (ouvert le 1-12-21)	B.C.	53	00
MintoBridge (fermé le 1-7-21)	Yukon	15	00
Minudie	N.S.	170	80
Miocene	B.C.	70	63
Mira Gut	N.S.	292	80
Miramichi	N.S.	11	00
Miron	P.Q.	15	03
Mirror Lake	B.C.	172	25
Miscou Centre	N.B.	135	67
Miscou Harbour	N.B.	94	25
Miscou Lighthouse	N.B.	48	10
Miscou Plains	N.B.	47	00
Misere	P.Q.	50	00
Mispec	N.B.	83	50
Mississippi Station	Ont.	207	50
Mission St. Louis	P.Q.	49	00
Mississagi	Ont.	36	00
Missoula (fermé le 19-9-21)	P.Q.		84
Mistatim	Sask.	130	00
Mistawasis	Sask.	191	50
Mitchell Bay	N.S.	21	40
Mitchell's Bay	Ont.	69	00
Mitchell Settlement	N.B.	10	00
Mitchell Station	P.Q.	122	90
Mitchellview	Sask.	31	00
Mizpah	Alberta	109	00
Moffat	Sask.	66	05
Model Farm	Sask.	63	10
Moe's River	P.Q.	82	40
Moha	B.C.	91	48
Moirvale	Sask.	23	75
Moisie	P.Q.	139	00
Molewood (fermé le 20-8-21)	Sask.	16	94
Molson	Man.	600	04
Monchy	Sask.	81	50
Moncton Sub-Office No. 3	N.B.	*b*	
Moncton Sub-Office No. 4	N.B.	*b*	
Monck	Ont.	120	50
Monet	P.Q.	178	60
Monetville	Ont.	185	50
Monkman	Alberta	23	00
Monk Road	Ont.	33	00
Monk's Head	N.S.	19	50
Monominto	Man.	115	20
Monsell	Ont.	25	01
Montague Gold Mines	N.S.	46	50
Montagne Ronde	P.Q.	31	00
Montalembert	P.Q.	59	50
Montcalm	P.Q.	101	70
Montcalm Mills	P.Q.	74	00
Monteagle	N.B.	25	00
Monteagle Valley	Ont.	241	3[illegible]
Monte Creek	B.C.	642	00
Montigny	P.Q.	53	80
Mont Louis	P.Q.	483	45
Mont Nebo	Sask.	35	00
Montreal, Ahuntsic	P.Q.	*a*	
Montreal, Bordeaux	P.Q.	*a*	
Montreal, Côte St Michel	P.Q.	*a*	
Montreal, Greenfield Park	P.Q.	*a*	
Montreal, Mount Royal	P.Q.	*a*	
Montreal, Tetreaultville	P.Q.	*a*	
Montreal, Sub-office No. 16	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 17	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 26	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 33	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 47	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 49	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 68	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 94	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 99 (fermé le 3-5-21)	P.Q.	*a*	
Montreal Sub-office No. 110	P.Q.	*a*	
Montreal Lake	Sask.	30	25
Montrose	N.S.	130	00
Montroy bureau d'été)	P.Q.	8	75
Mont St-Hilaire	P.Q.	265	00
Mont St-Pierre	P.Q.	84	15
Monvel	Alberta	23	75
Moon Hills	Sask.	43	00
Moonstone	Ont.	347	87
Moose Bay	Man.	77	50
Moose Brook	N.S.	75	40
Moosehead	N.S.	90	90
Moose Hill	Ont.	35	75
Moosehorn	Man.	818	30
Mooseland	N.S.	78	57
Moose Lake	Man.	18	00
Moose Mountain	N.B.	40	05
Moose Range	Sask.	236	99
Moose River (Pictou)	N.S.	40	00
Moose River (Cumberland)	N.S.	105	80
Moose River Gold Mines	N.S.	130	15
Moose Valley	Sask.	10	50
Mooswa	Alberta	167	70
Moran	N.B.	132	05
Morar	N.S.	42	00
Moreau	P.Q.	83	45
Moresby	B.C.	51	93
Morganville	N.S.	50	60
Moricetown (ouvert le 16-7-21)	B.C.	94	00
Morigeau	P.Q.	101	10
Morin	P.Q.	51	00
Morinus	Ont.	241	00
Morisset Station	P.Q.	496	31
Morley	Alberta	341	30
Morris	P.Q.	54	00
Morrisdale	N.B.	79	60
Morris Island	N.S.	19	00
Morris Lake	Man.	12	25
Morrison	N.S.	20	00
Morrison Lake	Ont.	32	00
Morristown	N.S.	33	80
Morrisville	Ont.	26	10
Morse Place	Man.	*c*	
Morson	Ont.	174	00
Mortimer's Point	Ont.	238	92
Mortonmoor	Alberta	22	00
Morvan	N.S.	16	00
Morweena	Man.	19	00
Morwick	Sask.	42	00
Mosborough	Ont.	85	30
Mosher's Corner	N.S.	54	00
Mosherville	N.S.	224	65
Moss Glen	N.B.	69	00
Mosside	Alberta	394	64
Mosten	Sask.	54	90
Motherwell	Ont.	128	50
Moulie's River	N.B.	245	91
Moulin Bersimis	P.Q.	90	00
Moulin Vallière	P.Q.	40	50
Mound	Alberta	155	32

(*a*) Pour recettes *voir* sous Montréal Sub-Offices.
(*b*) Pour recettes *voir* sous Moncton Sub-Offices.
(*c*) Pour recettes *voir* sous Winnipeg Sub Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Mountain Brook	N.B.	62 68
Mountain Dale (fermé le 1-6-21)	N.B.	Nil
Mountain House	Alberta	31 00
Mountain Road	Man.	106 00
Mountain View	Ont.	145 00
Mount Auburn	N.S.	41 00
Mount Borden	N.S.	8 00
Mount Chesney	Ont.	60 00
Mount Denison	N.S.	265 15
Mount Green	Sask.	54 00
Mount Hanly	N.S.	164 60
Mount Hope	Ont.	926 50
Mount Irwin	Ont.	57 00
Mount Julien	Ont.	421 50
Mount Kinsella	P.Q.	43 27
Mount Loyal	P.Q.	20 00
Mount Macdonald (bureau d'été)	Ont.	Nil
Mount Murray (bureau d'été)	P.Q.	116 00
Mount Oscar	P.Q.	61 00
Mount Robson	P.Q.	37 25
Mount Rose	N.S.	66 35
Mount St. Louis	Ont.	228 91
Mountsberg	Ont.	36 00
Mount Stephen	Ont.	48 00
Mount Thom	N.S.	48 05
Mount Tolmie	B.C.	417 15
Mount Vernon	Ont.	82 25
Mount View	N.B.	28 00
Mountville	N.B.	37 00
Mount Young	N.S.	20 00
Mouth of Jemseg	N.B.	230 45
Mowat island (bureau d'été)	Ont.	Nil
Moyerton	Alberta	98 00
Muirhead	Alberta	12 50
Mulga	Alberta	50 00
Mulhurst	Alberta	76 90
Mull	Ont.	386 50
Mull River	N.S.	22 00
Mulligan Ferry	P.Q.	18 10
Mullingar	Sask.	304 12
Mundleville	N.B.	100 00
Mungo (fermé le 1-11-21)	P.Q.	Nil
Muniac	N.B.	144 30
Munro	Ont.	268 50
Munroe's Bridge	N.S.	33 00
Murchison	Man.	15 00
Murchyville	N.S.	23 00
Murphy	Ont.	21 00
Murphy	N.S.	22 00
Murphy Cove	N.S.	171 50
Murray	N.S.	82 25
Murraydale	Sask.	42 20
Murray Road	N.B.	50 00
Muskoka Assembly (bureau d'été) (ouvert le 1-6-21)	Ont.	54 35
Muskoka Falls	Ont.	290 00
Murray Valley	Alberta	32 00
Musclow	Ont.	54 13
Muscow	Sask.	150 37
Mushaboom	N.S.	123 25
Musidora	Alberta	68 87
Musquash	N.B.	728 30
Mussel	Alberta	33 55
Musselyville	P.Q.	68 25
Mutrie	Sask.	79 50
Mutton Bay	P.Q.	33 50
Myer's Cave	Ont.	31 50

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Myer's Point	N.S.	7 00
Myleen	Alberta	22 90
Myncaster	B.C.	82 27
Myrtle	Ont.	260 00
Mystic	P.Q.	237 00
Nass Harbour	B.C.	128 70
Nadeau	N.B.	28 36
Nadu River	B.C.	30 95
Nahma	Ont.	Nil
Nahun	B.C.	147 80
Nakamun	Alberta	50 80
Nappan (fermé le 23-4-21)	N.S.	1 00
Narol	Man.	102 50
Nashlyn	Sask.	61 00
Nashton	B.C.	63 40
Natashquan	P.Q.	161 21
Nateby	Alberta	80 20
Natika	Sask.	23 00
Naud	P.Q.	41 20
Naughton	Ont.	77 07
Naughton Glen	Alberta	68 25
Navarre	P.Q.	16 06
Nazareth	P.Q.	192 60
Nazko	B.C.	35 00
Nealdale	Sask.	44 75
Nedelac	P.Q.	309 90
Neerlandia	Alberta	91 20
Neidpath	Sask.	167 45
Neigette	P.Q.	24 75
Neilburg	Sask.	93 50
Nellie Lake	Ont.	190 05
Nelson Reserve	N.B.	36 60
Nemegos	Ont.	212 50
Neola	Sask.	58 00
Neosho	Sask.	72 30
Nerepis Station	N.B.	151 10
Nerissa	N.S.	6 00
Nes	Man.	115 50
Nesbitt Corners	P.Q.	11 00
Nesto	Ont.	410 70
Nestow	Alberta	116 65
Netherton	Sask.	11 50
Nettly Lake	Man.	34 00
Neuchatel (fermé le 8-10-21)	Alberta	Nil
Neutral Hills	Alberta	27 10
Neutral Valley	Alberta	15 00
Nevada Valley	N.S.	97 01
Neveton	Man.	49 50
Newaygo (bureau d'été)	P.Q.	115 00
Newbliss	Ont.	123 75
New Boston	N.S.	3 00
New Brigden	Alberta	155 05
New Brighton	B.C.	34 00
Newbrook	Alberta	118 00
Newburgh Junction	N.B.	281 53
Newburn (rouvert le 1-7-21)	N.S.	48 50
New Campbellton	N.S.	104 75
New Canaan	Ont.	141 00
New Canada	N.S.	111 15
New Carlisle West	P.Q.	219 60
New Carlow	Ont.	119 55
Newcastle Bridge	N.B.	492 53
Newcastle Centre	N.B.	19 00
New Chester	N.S.	31 50
Newcomb	N.S.	86 47
Newcomb Corner	N.S.	85 20
New Cornwall	N.S.	138 00
New Cumberland	N.S.	45 00
New Denmark	N.B.	49 10

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
New Edinburgh	N.S.	148 40	Norembega	Ont.	119 28
Newellton	N.S.	281 15	Norgate	Man.	216 71
New Elm	N.S.	14 00	Norge	Sask.	68 00
Newfield	Ont.	17 00	Norham	Ont.	242 00
New Finland (fermé le 1-7-21)	Sask.	Nil	Normandale	Ont.	270 80
New Flos	Ont.	86 20	Normandeau	Alberta	37 50
New Grafton	N.S.	197 00	Normandie	N.B.	56 00
New Harris	N.S.	7 01	North Ainslie	N.S.	15 00
New Harris Forks	N.S.	54 00	North Alton	N.S.	42 00
New Haven	N.S.	122 94	North Annex	Sask.	1085 39
New Hill	Alberta	43 75	North Bloomfield	N.S.	21 10
Newholm	Ont.	58 01	North Bonaparte	B.C.	60 00
New Horton	N.B.	55 80	North Branch	Ont.	81 65
New Ireland	P.Q.	36 00	North Bulkley	B.C.	114 03
New Jersey	N.B.	100 15	North Buxton	Ont.	234 80
New Jerusalem	N.B.	127 90	Northcote	Ont.	139 17
Newlands Station	B.C.	181 05	North Earltown	N S.	21 00
Newlands	Sask.	27 00	North East Mabou	N.S.	4 00
New Lindsay	Alberta	59 50	North East Margaree	N.S.	267 50
New Lunnon	Alberta	23 00	North East Point	N.S.	123 00
Newmarket	N.B.	31 20	North Esk Boom	N.B.	25 00
New Osgoode	Sask.	118 20	Northern Valley	Alberta	88 00
Newport	Ont.	65 00	Northfield	N.B.	11 00
Newport	P.Q.	268 00	Northfield (Lunenburg)	N.S.	96 50
Newport Corner	N.S.	171 80	Northfield (Queens) fermé le 1-8-21)	N.S.	
Newport, Lot 54	P.E.I.	60 01	North Fork	Alberta	62 32
Newport Station	N.S.	379 45	North Framboise	N.S.	26 00
New Prospect	N.S.	12 00	North Gabriola	B.C.	64 54
New Rockland	P.Q.	90 25	North Grant	N.S.	20 10
New Ross Road	N.S.	38 00	North Greenville	N.S.	86 28
New Russell	N.S.	53 00	North Gut, St Ann's	N.S.	26 45
New Salem	N.S.	91 45	North Harbour Cape North	N.S.	14 01
New Sarum	Ont.	97 00	North Highlands	N.S.	9 00
New Scotland	N.B.	34 00	North Intervale	N.S.	50 00
Newton Mills	N.S.	225 00	North Keppel	Ont.	161 06
Newton Siding	Man.	218 00	North Kingston	N.S.	95 76
Newtonville	N.S.	38 25	North Lake	N.B.	121 30
New Town	N.S.	93 50	Northleigh	Alberta	45 00
New Town	N.B.	360 75	North Low	P.Q.	167 20
Newtown Cross	P.E.I.	132 20	North Malden	Ont.	241 00
New Tusket	N.S.	290 45	North Meiklefield	N.S.	18 50
New Victoria	N.S.	298 10	North Middleboro	N.S.	41 50
Newville	N.S.	100 12	Northminster	Sask.	21 00
New Yarmouth	N.S.	10 00	North Mountain	N.S.	29 70
Nichabau	P.Q.	83 40	North Ogden	N.S.	44 00
Nichol	B.C.	145 22	North Port	Ont.	277 43
Nickelton	Ont.	254 00	North Range Corner	N.S.	338 15
Nictau	N.B.	83 00	North Renous	N.B.	47 51
Nictaux South	N.S.	9 00	North River	P.E.I.	103 25
Nictaux West	N.S.	134 30	North River	N.S.	107 25
Nigado	N.B.	133 45	North River Bridge	N.S.	240 00
Nine Mile Creek	P.E.I.	32 50	North River Centre	N.S.	33 30
Nine Mile River	N.S.	242 90	North Riverside	N.S.	22 30
Ninevah	N.S.	37 70	North Rustico	P.E.I.	150 55
Niobe	Alberta	21 00	North Séguin	Ont.	133 61
Nipawin	Sask.	801 05	North Shore	N.S.	68 00
Nipissing Junction	Ont.	105 60	North Side	Sask.	82 20
Nisbet	Alberta	29 75	North Star	Man.	37 00
Niton	Alberta	194 82	North Transcona	Man.	171 00
Nixon	Ont.	266 75	North Vermilion	Alberta	71 50
Nobleville	Sask.	52 85	North View	N.B.	72 00
Noel Road	N.S.	232 50	North Wallace	N.S.	14 00
Noel Shore	N.S.	103 61	North West	N.S.	80 00
Nogies Creek	Ont.	167 75	North West Arm	N.S.	107 00
Nolalu	Ont.	324 86	North West Bridge	N.B.	196 30
Nora	Sask.	107 00	North West Cove	N.S.	60 95
Noral (ouvert le 1-10-21)	Alberta	29 25	North West Harbour	N.S.	59 70
Nootka	B.C.	209 28	North Whitton	P.Q.	15 00
Norbury	Sask.	169 00	North Winchester	Ont.	82 40
Nordin	N.B.	97 82			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
North Wolfstown	P.Q.	30 10
Norton Dale	N.B.	30 00
Norval Station	Ont.	144 00
Norway Bay (bureau d'été)	P.Q.	390 06
Norway House	Man.	437 51
Norwood	N.S.	54 75
Nosbonsing	Ont.	68 00
Notre-Dame	N.B.	560 97
Notre-Dame de L'Isle-Verte	P.Q.	152 10
Notre-Dame de la Merci	P.Q.	85 00
Notre-Dame des Quinze	P.Q.	56 20
Notre-Dame du Lac	Ont.	65 00
Notre-Dame du Pont Main	P.Q.	178 58
Nouvelle	P.Q.	254 00
Noyes Crossing	Alberta	45 00
Nugent	Alberta	106 50
Nunebor	Sask.	70 75
Nut Lake	Sask.	101 00
Nuttby	N.S.	48 00
Nyanza	N.S.	289 00
Oak Bay	N.B.	237 57
Oak Bay Mills	P.Q.	234 15
Oak Bluff	Man.	183 70
Oakbrae	Man.	50 75
Oakfield	N.S.	116 46
Oak Hammock	Man.	27 00
Oakhill	N.B.	80 30
Oak Lake	Ont.	39 00
Oakland	N.S.	42 00
Oakner	Man.	268 00
Oaknook	Man.	18 00
Oak Park	N.S.	76 25
Oak Ridges	Ont.	261 00
Oakview	Man.	49 59
Oatfield	Man.	160 50
Oba	Ont.	258 55
Oban	N.S.	20 75
Oban Station	Sask.	156 00
Obed	Alberta	175 63
Oceanic	B.C.	74 50
Ocean Park	B.C.	40 00
Ocean View	P.E.I.	130 00
*Ochiltree	B.C.	75 00
O'Connell	P.Q.	11 50
O'Connell	Ont.	93 00
Oconto	Ont.	111 10
Odanak	P.Q.	353 80
Odell River	N.B.	153 30
Odin	N.S.	28 75
O'Farrell	P.Q.	49 00
Ogden	N.S.	50 00
Ogilvie (fermé le 1-5-21)	N.S.	5 00
Ogilvie Station	Man.	147 00
Ohio	N.S.	28 00
Ojibway	Ont.	78 00
Ojibway Island (bureau d'été)	Ont.	565 10
Okanagan	B.C.	11 00
Okno	Man.	60 10
Olalla (rouvert le 1-5-21)	B.C.	75 90
Oldbury (fermé le 4-4-21)	Sask.	Nil
Old Chelsea	P.Q.	79 75
Old Fort Bay	P.Q.	26 56
Old Harry	P.Q.	55 00
Old Lake Road	P.Q.	200 25
Old Wives	Sask.	46 60
Olga	Sask.	42 25
Olha	Man.	74 50
Olinville (fermé le 31-12-21)	N.B.	25 11

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Oliphant	Ont.	192 00
Olscamp	P.Q.	110 00
O'Malley	Sask.	86 45
Omer	P.Q.	44 24
O'Neil	N.B.	8 00
Onefour	Alberta	65 00
100 Mile House	B.C.	292 00
Onslow Corners	P.Q.	211 25
Onslow Mountain	N.S.	18 00
Oolahwan (bureau d'été)	P.Q.	Nil
Ootsa Lake	B.C.	163 35
Ophir	Ont.	134 90
Orangedale, East	N.S.	26 50
Oranmore	Ont.	54 80
Orbindale	Alberta	3 75
Orchard Beach (bureau d'été)	Ont.	225 00
Orford Lake (bureau d'été)	P.Q.	81 00
Orford Bay (ouvert le 1-8-21)	B.C.	99 00
Orient Bay (bureau d'été)	Ont.	51 00
Orland	Ont.	159 05
Ormsby	Ont.	229 70
Ormside	Sask.	23 50
Orpington	Sask.	64 00
Orr Lake	Ont.	106 11
Orrwold	Man.	6 00
Orton	Alberta	63 00
Ortonville	N.B.	108 50
Orvilton	Alberta	21 00
Orwell Cove	P.E.I.	153 50
Osaca	Ont.	197 40
Osborne	Man.	199 00
Oskelaneo	P.Q.	372 15
Osoyoos	B.C.	182 00
Oso Station	Ont.	158 30
Ospringe	Ont.	193 80
Osland	B.C.	73 34
Ostersund (ouvert le 1-8-21)	Ont.	79 00
Ostrander	Ont.	312 05
Ostrea Lake	N.S.	192 25
O'Sullivan (bureau d'été)	Ont.	191 00
Oswald	Man.	31 05
Otis	P.Q.	102 00
Ottawa, Bayswater	Ont.	*a*
Ottawa Sub-Office No. 3	Ont.	*a*
Ottawa, Sub-Office No. 17	Ont.	*a*
Ottawa Brook	N.S.	254 55
Ottawa West	Ont.	453 70
Otter Brook	N.S.	117 00
Otterburn Park (bureau d'été) ouvert le 15-8-21	P.Q.	Nil
Otter Creek	Ont.	30 00
Otto	Man.	82 26
Otty Glen	N.B.	78 10
Ouananiche	P.Q.	27 75
Ouellette	Ont.	180 70
Ouelletteville	Alberta	83 00
Ouimet	Ont.	281 00
Outer Island of Port Hood (bureau d'été)	N.S.	
Outlet	Ont.	41 10
Outlook	Ont.	12 00
Outram	N.S.	41 00
Outram Station	Sask.	253 50
Overbrook	Ont.	139 20
Overland	Sask.	116 75
Owenbrook	Ont.	46 75
Owlseye Lake	Alberta	60 14
Owls Head Harbour	N.S.	145 50

(*a*) Pour recettes *voir* sous Ottawa Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Oxarat	Sask	10 00
Oxbow	N.B	140 58
Oxenden	Ont	119 10
Oxville	Alberta	69 70
Ozerna	Man	61 50
Oyster Bed Bridge	P.E.I	134 10
Oyster Ponds	N.S	145 00
Pabos Mills	P.Q	125 25
Pacific Junction	Man	59 30
Packington	P.Q	94 00
Paddle River	Alberta	266 61
Paddling Lake	Sask	79 00
Padstow	Alberta	47 00
Painchaud	P.Q	87 00
Painsec	N.B	39 00
Painswick	Ont	141 25
Paisley Brook	Sask	63 50
Pakesley	Ont	1,588 30
Palling	B.C	155 95
Palm Bay	Alberta	5 00
Panmure	Ont	88 50
Papineau	P.Q	21 44
Paquette Station	Ont	246 80
Paradise Hill	Sask	145 00
Parc Lamontagne (ouvert le 18-8-21)	P.Q	21 00
Pare	P.Q	130 50
Parents	N.B	131 01
Paris	Yukon	58 00
Park Bluff	Sask	98 00
Park Court	Alberta	29 30
Parkdale	Man	50 00
Parker	Ont	171 70
Parker's Cove	N.S	172 50
Parker's Ridge	N.B	147 20
Parkersville	Ont	82 45
Park Head	Ont	266 39
Parkhouse	Ont	33 50
Parkin	Sask	31 25
Parkindale	N.B	132 60
Parkinson	Ont	94 88
Parr	Alberta	71 37
Parrsboro' Shore	N.S	99 24
Parson	B.C	199 00
Parvella	Alberta	42 05
Pashley (fermé le 16-4-21)	Alberta	Nil
Passekeag	N.B	163 70
Pasteur	P.Q	19 25
Patchgrove	Sask	109 25
Paterson	B.C	37 00
Pathfinder	Alberta	12 00
Patience	Alberta	56 00
Patriot	Sask	15 00
Patton	Ont	77 40
Pattullo	Ont	18 00
Paudash	Ont	39 50
Paugh Lake	Ont	35 40
Paul's Corners	Alberta	59 00
Paulson	B.C	89 00
Pavilion	B.C	205 24
Paxson	Alberta	10 00
Paxton Valley	B.C	75 10
Pearce	Alberta	148 00
Pearceley	Ont	40 00
Pearl	N.B	43 50
Pearsonville	N.B	38 50
Peas Brook	N.S	56 10
Peat	Alberta	24 75
Peavine	Alberta	129 46
Peckham	Alberta	14 25
Peebechill	Sask	13 00
Pebble Beach	Man	42 76
Peebles	Sask	192 00
Peel	N.B	240 30
Peerless	Alberta	27 00
Peesane	Sask	307 00
Pegasus	Sask	64 50
Peguis	Man	77 25
Peggy's Cove	N.S	60 50
Pekisko	Alberta	260 02
Pelican Rapids	Man	45 75
Pellatt	Ont	80 00
Pellerin	P.Q	10 00
Pelletier Mills	N.B	132 40
Pelletier Station	P.Q	44 00
Pelly	Yukon	134 42
Pembroke	N.S	164 05
Pemberton Hill	Alberta	22 00
Pemberton Meadows	B.C	74 00
Pendant d'Oreille	Alberta	88 40
Pendennis	Man	82 94
Pendryl	Alberta	83 35
Penge	Sask	7 00
Peniac	N.B	146 60
Peninsula	Ont	196 45
Penkill	Sask	62 50
Pennant	N.S	105 00
Pennfield Centre	N.B	86 15
Pennock	Sask	7 00
Peno	Alberta	Nil
Pentz	N.S	131 00
Pepper	Sask	74 00
Perbeck	Alberta	37 75
Perigord	Sask	277 00
Perivale	Ont	51 00
Perrault	Ont	53 00
Perron	P.Q	30 95
Perrott Settlement	N.S	28 00
Perry's Point	N.B	129 25
Perthuis	P.Q	122 80
Peters	N.B	61 00
Peter's Brook	N.S	25 00
Peter's Mills	N.B	41 50
Peterson	N.B	9 11
Peterson	Sask	282 60
Peterson's Corners	Ont	56 25
Petersville	N.B	82 50
Petit Bécancour	P.Q	24 00
Petites Bergeronnes	P.Q	60 55
Petit Bonaventure	P.Q	177 40
Petit Cap	P.Q	152 25
Petits Capucins	P.Q	106 25
Petit Carleton	P.Q	61 05
Petit Cascapedia Nord	P.Q	10 00
Petite Côte	Ont	625 00
Petit Lac	P.Q	32 85
Petite Chockfish	N.B	33 50
Petite Lamèque	N.B	68 50
Petite Magdeleine	P.Q	294 20
Petite Mascouche	P.Q	17 00
Petits Méchins	P.Q	195 00
Petit Métis Station	P.Q	92 05
Petit Moulin	P.Q	81 75
Petit Nord (fermé le 25-8-21)	Sask	2 04
Petit Paquetville	N.B	56 00
Petit Pré Est	P.Q	39 00
Petite Rivière au Renard	P.Q	101 60
Petite Rivière aux Sables	P.Q	109 00
Petit Saguenay	P.Q	268 65

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Petite Vallée	P.Q.	157 67
Petpeswick Harbour	N.S.	87 00
Petrofka	Sask.	113 55
Pettigrew Settlement	N.S.	32 40
Pevensey	Ont.	35 00
Philemon	P.Q.	29 90
Philvert	P.Q.	3 00
Philips Harbour	N.S.	84 40
Piché	Sask.	76 05
Pickerel	Ont.	1,004 27
Pickerel Lake	Ont.	30 10
Pictou Island	N.S.	78 00
Pidgeon	P.Q.	16 50
Pied de la Montagne	P.Q.	54 50
Piedmont	P.Q.	176 00
Piedmont Valley	N.S.	121 85
Piercemont	N.B.	27 00
Pierston	N.B.	41 00
Pigeon Bluff	Man.	40 30
Pigeon Hill	N.B.	58 17
Pigeon Lake	Man.	169 97
Pigou River	P.Q.	53 02
Pike Bay	Ont.	65 35
Pike Lake	Sask.	124 00
Pike River	P.Q.	357 72
Pikes Peak	Sask.	Nil
Pikwitonei	Man.	134 00
Pilger	Sask.	122 50
Pinantan	B.C.	41 25
Pinard	P.Q.	133 25
Pincebec	P.Q.	59 75
Pineau	N.B.	53 00
Pine Coulée	Sask.	4 85
Pine Creek Station	Man.	236 70
Pine Grove	Ont.	152 50
Pine Hill	P.Q.	20 00
Pinehurst ci-devant Mossman's Grant	N.S.	246 00
Pinelands	Ont.	254 25
Pine Ridge	N.B.	69 00
Pine Ridge	Man.	87 00
Pine River	Man.	774 79
Pine Tree	N.S.	28 00
Pinevale	N.S.	15 00
Pine View	Man.	34 50
Pineville	N.B.	36 50
Pingston Creek	B.C.	18 00
Pinguet	P.Q.	35 00
Pinkney's Point	N.S.	106 00
Pinto	Sask.	39 80
Piper Glen	N.S.	14 00
Piper's Cove	N.S.	27 25
Pirmez Creek	Alberta	27 00
Pitcher's Farm	N.S.	20 00
Pitman	Sask.	147 77
Piusville	P.E.I.	264 50
Plainfield	Ont.	132 36
Plain Lake	Alberta	33 00
Plain View	Sask.	33 55
Plaister Mines	N.S.	34 00
Plateau	N.S.	111 75
Platinum	Ont.	51 50
Pleasant Bay	N.S.	112 59
Pleasantfield	N.S.	37 56
Pleasant Harbour	N.S.	172 00
Pleasant Hills	N.S.	48 00
Pleasant Home	Man.	72 50
Pleasant Lake	N.S.	117 75
Pleasant Mount	N.B.	6 00
Pleasant Point	N.S.	145 80
Pleasant Point	N.B.	77 50
Pleasant Point (bureau d'été)	Ont.	200 00
Pleasant River	N.S.	297 55
Pleasant Valley	Sask.	226 75
Pleasant Valley, Antigonish	N.S.	40 00
Pleasant View	Alberta	85 00
Pleasant Villa	N.B.	54 00
Pleasantville	N.S.	309 95
Pleasington	Alberta	4 00
Plessis	Sask.	56 19
Plouffe Landing	P.Q.	61 00
Plourd	N.B.	90 50
Plumbridge	Sask.	222 25
Plum Hollow	Ont.	203 13
Plummer	Ont	191 95
Plymouth	N.S.	146 48
Plymton (fermé le 31-8-21)	Man.	10 51
Plympton Station	N.S.	51 00
Pohenagamooke	P.Q.	164 34
Poe	Alberta	127 00
Point Aconi	N.S.	22 00
Point Alexander	Ont.	352 00
Point-a-Naveau	P.Q.	63 33
Point au Car	N.B.	38 00
Point Carre	P.Q.	67 20
Point Comfort	P.Q.	118 00
Point Cowan	B.C.	17 00
Point Cross	N.S.	138 60
Point Edward (rouvert le 1-6-21)	N.S.	65 95
Point Escuminac	N.B.	52 50
Point Gardiner	N.B.	17 00
Point Kaye	Ont.	45 75
Point la Nim	N.B.	51 05
Point Michaud	N.S.	26 00
Point Pelee	Ont.	46 40
Point of Cape	N.S.	15 75
Point Platon	P.Q.	87 00
Point Sapin	N.B.	123 90
Point Wolfe	N.B.	149 00
Pointe à la Frégate	P.Q.	128 05
Point à la Garde	P.Q.	112 10
Point au Baril	Ont.	576 32
Point au Boisvert	P.Q.	59 00
Pointe au Bouleau	P.Q.	86 00
Pointe au Goemon	P.Q.	109 51
Pointe aux Anglais	P.Q.	63 00
Pointe aux Orignaux	P.Q.	75 30
Pointe aux Outardes	P.Q.	30 90
Pointe aux Trembles Ouest	P.Q.	84 50
Pointe Bleue	P.Q.	145 23
Pointe Bourque	P.Q.	40 00
Pointe Chambord	P.Q.	15 00
Pointe des Monts	P.Q.	35 00
Pointe des Roches	P.Q.	59 00
Pointe du Chêne	N.B.	333 00
Pointe Jaune	P.Q.	70 00
Pointe Rivière du Loup (bureau d'été)	P.Q.	266 00
Pointe Ste-Anne des Monts	P.Q.	187 30
Poirier	N.B.	9 00
Poirierville	N.S.	138 35
Pokesudi	N.B.	25 14
Poland	Ont.	134 75
Poliquin	P.Q.	46 16
Pollett River	N.B.	215 15
Polleyhurst	N.B.	42 70
Polonia	Man.	47 62
Polson's Brook	N.S.	30 00

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Polwarth	Sask	142 50	Porto Rico	B.C	109 75
Pomeroy	Man	7 00	Port Progress	B.C	101 25
Pomquet Station	N.S	187 85	Portree	N.S	37 20
Ponasse Lake	Sask	86 00	Port Renfrew	B.C	229 00
Poncheville	P.Q	49 97	Port Richmond	N.S	67 00
Pond Inlet (ouvert le 5-7-21)	N.T	30 00	Port Royal	N.S	71 50
Pondville	N.S	38 00	Port Ryerse (bureau d'été)	Ont	82 00
Pont de la Noreau	P.Q	141 10	Port Sandfield	Ont	267 40
Pontrilas	Sask	121 65	Port Saxon	N.S	132 60
Pont Viau	P.Q	136 75	Port Severn	Ont	345 52
Poole	Ont	192 10	Port Shoreham	N.S	210 00
Pope's Harbour	N.S	168 00	Portuguese Cove	N.S	33 40
Poplar	Ont	190 96	Port Union	Ont	65 40
Poplar Creek	B.C	157 39	Potter	Ont	195 58
Poplar Dale	Ont	321 00	Potton Springs	P.Q	131 75
Poplar Grove	Sask	70 00	Potvin	P.Q	64 95
Poplar Park	Man	68 26	Poulamon	N.S	391 59
Porcu ine	Ont	112 00	Poulin	P.Q	29 28
Portage	Ont	334 50	Poupore	P.Q	65 86
Portage	P.E.I	343 75	Power	P.Q	55 00
Portage de la Nation	P.Q	123 30	Power's Creek	N.B	50 00
Portage du Cap	P.Q	20 00	Prairie Grove	Man	55 00
Portage du lac	N.B	51 00	Prairie Siding	Ont	225 00
Portage East Bay	N.S	36 80	Pratt	Man	455 00
Portage Griffon	P.Q	18 00	Precieux Sang	P.Q	230 59
Portage River	N.B	60 00	Pré-d'en haut	N.B	111 20
Port Anson	Ont	73 35	Premier	B.C	764 20
Portapique	N.S	152 20	Prémont	P.Q	96 75
Portapique Mountain	N.S	55 00	Preneveau	Ont	23 00
Port Arthur, Sub-Office No. 4	Ont	*a*	Presqu'Isle	Ont	37 00
Port Arthur, Sub-Office No. 5	Ont	*a*	Presqu'Isle Point (bureau d'été)	Ont	218 50
Port au Persil	P.Q	181 65	Pré Ste Marie	Sask	67 75
Port au Saumon	P.Q	80 00	Preston	N.S	30 00
Port aux Quilles	P.Q	97 36	Preston Road	N.S	91 20
Port Ban	N.S	9 00	Prestville	Alberta	215 62
Port Bevis	N.S	24 00	Pretty Valley	Sask	174 95
Port Bickerton	N.S	169 70	Prével	P.Q	253 25
Port Bowmanville (bureau d'été)	Ont	60 00	Price Settlement	N.B	45 00
Port Caledonia	N.S	92 00	Primeauville	P.Q	532 00
Port Carmen	Ont	98 42	Primula	Alberta	35 30
Port Coldwell	Ont	265 30	Prince Albert	Ont	388 00
Port Crawford	B.C	157 70	Prince Albert	N.S	27 00
Port Cunnington	Ont	342 30	Prince Dale	N.S	71 80
Port Daniel, West	P.Q	405 84	Prince of Wales	N.B	83 00
Port Dufferin West	N.S	39 00	Prince's Lodge	N.S	394 15
Porteau	B.C	125 91	Princeville	N.S	78 30
Port Edward	B.C	45 50	Privett	N.S	9 00
Porter Cove Road	N.B	38 50	Product	Sask	27 50
Porter Landing	B.C	35 00	Prongua	Sask	215 50
Porter's	N.B	41 25	Prospect	Ont	111 31
Porter's Lake	N.S	83 30	Prospect Valley	Alberta	40 30
Porter's River	N.S	26 00	Prospy	Alberta	147 90
Porterville	Ont	245 00	Prosser Brook	N.B	70 20
Port Felix	N.S	164 00	Public Landing	N.B	170 25
Port Felix East	N.S	54 50	Pubnico Beach	N.S	45 00
Port Franks	Ont	126 00	Puckahn (fermé le 30-9-21)	Sask	Nil
Port Granby	Ont	82 22	Puellering	N.B	5 00
Port Hill	P.E.I	260 65	Puffer	Alberta	211 75
Port Hillford	N.S	150 99	Pugwash River	N.S	37 75
Port Hood Island	N.S	206 25	Purbrook	Ont	33 00
Port Joli	N.S	302 25	Purdy	Ont	19 00
Port Keewaydin (bureau d'été)	Ont	190 00	Purlbrook	N.S	61 00
Port Lewis (bureau d'été)	P.Q	33 50	Purple Ridge	Man	5 00
Port Lock	Ont	93 90	Purpleville	Ont	43 50
Port Malcolm	N.S	126 00	Putnam	Ont	258 60
Port Neville	B.C	121 25	Quaco Road	N.B	20 00

(*a*) Pour recettes *voir* sous Port Arthur Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Quadeville	Ont	157 00	Raycroft	Ont	5 25
Quantock	Sask	245 00	Rayleigh Mount	B.C	71 00
Quarrel	Alberta	71 50	Raymond	Ont	127 50
Quarries	Ont	81 20	Read Island	B.C	42 75
Quarry St Ann's	N.S	41 00	Rear Big Hill	N.S	16 00
Quartz	Ont	73 50	Rear Big Pond	N.S	17 00
Quatre Chemins	P.Q	182 00	Rear Boisdale	N.S	16 50
Quatre Coins	N.B	60 00	Rear Cristmas Island	N.S	17 00
Quebec, Stadacona	P.Q	*b*	Rear Dunvegan	N.S	8 00
Queensland	N.S	93 00	Rear Georgeville	N.S	20 00
Queenstown	N.B	216 00	Rear Judique Chapel	N.S	14 20
Queens' Valley	Man	82 50	Rear Judique South	N.S	26 00
Queensville	N.S	58 60	Rear of Baddeck Bay	N.S	24 00
Querry	P.Q	57 91	Rear of Ball's Creek	N.S	14 00
Quesnel Forks	B.C	105 00	Rear of Black River	N.S	9 00
Quibell	Ont	405 84	Rear of East Bay	N.S	5 00
Quill Plain	Sask	13 75	Rear of Little Judique	N.S	28 00
Quimper	Sask	35 50	Rearville	Alberta	96 00
Quinnville	P.Q	42 50	Reay	Ont	37 00
Quispamsis	N.B	71 20	Redan	Ont	19 75
			Red Bay	Ont	33 50
Rabbit Lake	Sask	600 90	Redberry	Sask	85 70
Racine Mills	P.Q	11 00	Red Cross	Sask	41 00
Racing Lake	Sask	13 00	Red Head	N.B	53 00
Radford	Yukon	20 00	Redfield	Sask	21 50
Radium Hot Springs	B.C	213 50	Red Jacket	Sask	252 75
Raft River	B.C	103 34	Red Islands	N.S	34 00
Raglan	Ont	274 20	Red Lake	B.C	50 00
Raimbault	P.Q	46 45	Red Lodge	Alberta	64 00
Rainbow	Alberta	24 80	Red Mill	P.Q	65 11
Rainier (ouvert le 1-5-21)	Alberta	193 00	Redmond	P.Q	8 00
Rainville	P.Q	36 50	Redmondville	N.B	47 05
Rail	P.Q	37 00	Redonda Bay (ouvert le 1-9-21)	B.C	125 00
Raith	Ont	444 42	Red Pass (ouvert le 1-11-21)	B.C	166 18
Raley	Alberta	172 26	Red Pheasant	Sask	95 50
Ralph Station	Sask	190 60	Red Pine	N.B	81 50
Rama Road	Ont	41 50	Red Rapids	N.B	140 84
Ranching	Alberta	37 25	Red River	N.S	55 57
Ranchvale (fermé le 30-9-21)	Man	3 09	Red Rose (ouvert le 1-6-21)	Man	25 00
Ranchville	Alberta	27 00	Redwater Station	Ont	140 68
Rancourt	P.Q	19 30	Red Wing	Ont	128 70
Randolph	N.B	67 25	Red Wood	Ont	201 50
Rang Double	P.Q	28 00	Reed's Point	N.B	68 75
Rangeview	Sask	12 75	Refuge Bay	B.C	23 00
Rang Ste-Catherine	P.Q	15 00	Regina, Sub-Office No. 1	Sask	*c*
Rang St-Achille	P.Q	97 50	Regina, Sub-Office No. 2	Sask	*c*
Rang St-Gabriel	P.Q	15 00	Reid Centre	B.C	Nil
Rang St-Paul	P.Q	14 50	Reidvale	N.S	81 00
Rankin	Ont	168 95	Reinland	Man	117 95
Rankinville	N.S	15 00	Reist	Alberta	77 50
Rapdan	Sask	148 25	Reliance	Sask	82 91
Rapides des Pins	P.Q	31 20	Remo	B.C	133 65
Rapide Dufort	P.Q	34 50	Renata	B.C	288 00
Rassdon	Sask	38 00	Renaud's Mills	N.B	40 00
Rastad	Sask	46 30	Rendez-vous Island	B.C	53 25
Ratcliffe	Sask	40 00	Renfrew	N.S	30 00
Ratner	Sask	247 65	Rennie	Man	188 16
Raudot	P.Q	32 00	Renversy	P.Q	85 90
Raush Valley	B.C	62 00	Renwer	Man	274 00
Raven	Alberta	216 52	Rereshill	Sask	42 25
Ravenscliffe	Ont	98 85	Restoule	Ont	201 50
Ravenswood	Ont	179 40	Restoule Landing (bureau d'été)	Ont	16 00
Ravensworth	Ont	240 50	Retreat Cove	B.C	83 50
Ravignan	P.Q	210 10	Revenue	Sask	394 40
Ravine	Alberta	40 45	Rex	Sask	38 50
Ravine Bank	Sask	144 45	Rexmount	B.C	78 85
Rawcliffe	P.Q	45 00	Reynaud	Sask	60 00
Rawdon	N.S	261 65	Reykjavik	Man	35 10
Rawdon Gold Mines	N.S	135 50			

(*b*) Pour recettes *voir* sous Québec Sub-Offices.

(*c*) Pour recettes *voir* sous Regina Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Reynolds	N.S	83 60	Rivière Jaune	P.Q	219 46
Reynolds	N.B	16 00	Rivière La Fleur	P.Q	78 08
Reynoldscroft	N.S	31 30	Rivière la Madeleine	P.Q	514 40
Rhodena	N.S	18 90	Rivière Mailloux	P.Q	401 80
Rhode's Corner	N.S	58 00	Rivière Manie	P.Q	424 50
Ribot	P.Q	33 75	Rivière Matamek	P.Q	42 00
Richardville	N.B	11 00	Rivière Mattawin	P.Q	40 00
Richard Village	N.B	32 00	Rivière Mékinac	P.Q	180 00
Richer	Man	74 00	Rivière Metgermette Nord	P.Q	113 80
Richfield	N.S	40 80	Rivière Noire	P.Q	108 27
Richibucto Village	N.B	244 00	Rivière Ouelle Junction	P.Q	198 35
Richland	Man	137 75	Rivière Paspébiac	P.Q	51 00
Rich Valley	Alberta	98 50	Rivière St. André	P.Q	87 50
Ricinus	Alberta	75 50	Rivière St. Jean	P.Q	143 15
Rideau Lake	Ont	22 00	Rivière Ste. Marguerite	P.Q	131 75
Ridgeclough	Alberta	50 00	Rivière Verte	P.Q	242 40
Ridgely	Man	96 25	Rivulet	N.S	17 90
Ridge Hill	Sask	54 30	Roach Vale	N.S	34 00
Ridpath	Sask	231 13	Roadene	Sask	48 00
Riel	Man	15 50	Roanmine	Sask	37 66
Riga	Sask	9 00	Roberge	P.Q	40 00
Rimouski Ouest	P.Q	148 00	Roberta	N.S	32 25
Ringleton Firs	Sask	15 00	Robert's Creek	B.C	287 05
Ringwood	Ont	235 00	Robert's Island	N.S	15 00
Riou	P.Q	25 00	Robertson	N.B	45 20
Rio Grande	Alberta	137 50	Robertville	N.B	189 00
Rising Sun	Alberta	27 25	Roberval Ouest	P.Q	105 00
Richot	Man	11 00	Robichaud	N.B	130 00
Riverbow	Alberta	64 25	Robins Range	B.C	113 50
Rivercourse	Alberta	106 11	Robins	N.S	39 75
River Centre	N.S	32 00	Robinson's Corners	N.S	114 90
Riverdale	N.S	70 00	Robinsonville	N.B	90 10
River Dennis	N.S	83 80	Rob Roy	Ont	43 39
River Dennis Centre	N.S	42 93	Rochefort	Ont	100 20
River Dennis Road	N.S	41 12	Roche Plaine	Sask	84 45
Riverfront	Sask	22 50	Roche Plate	P.Q	30 00
River Gilbert	P.Q	75 50	Rocher de la Chapelle	P.Q	19 00
River Gilbert Gold Mines	P.Q	34 00	Rocher Nois	P.Q	115 00
River Glade	N.B	338 60	Rockcroft	Ont	64 15
Riverhead	N.S	39 25	Rock Dell	Sask	62 00
River Hébert East	N.S	194 45	Rockford	Sask	52 00
River Jordan	B.C	432 20	Rockingham Station	N.S	347 81
River Philip	N.S	452 97	Rockland	N.S	86 00
River Philip Centre	N.S	123 00	Rockland East (ouvert le 23-3-22)	Ont	25 00
River Ryan	N.S	66 02	Rockcliffe Annex	Ont	85 32
Riversdale	N.S	164 00	Rockport	N.B	88 80
Riverside	N.S	15 00	Rockville	Ont	44 00
Riverside Corner	N.S	82 75	Rockway Valley	P.Q	204 00
Riverstone (fermé le 15-10-21)	Sask	59 65	Rockwell Settlement	N.S	58 50
Riverton	Alberta	57 00	Rockwynn (bureau d'été)	Ont	25 00
Riverview	N.B	12 00	Rocky Bay	N.S	20 00
Rivière à Claude	P.Q	127 43	Rocky Brook	N.B	20 00
Rivière à la Martre	P.Q	155 30	Rocky Gulch	N.B	241 71
Rivière à l'Ours	P.Q	515 00	Rocky Mountain	N.S	24 00
Rivière au Doré	P.Q	458 10	Rocky Point	P.E.I	48 25
Rivière au Rat	P.Q	39 00	Rocky Point	B.C	67 00
Rivière aux Chiens	P.Q	101 25	Rocky Rapids	Alberta	60 55
Rivière aux Ecores	P.Q	20 00	Rocky Ridge	N.S	14 00
Rivière aux Graines	P.Q	85 00	Rodgers	Sask	97 00
Rivière aux Pins	P.Q	66 00	Rodino	Alberta	17 00
Rivière Bonaventure	P.Q	46 70	Roe Lake	B.C	139 77
Rivière Castor	Alberta	19 22	Rofton	Man	31 00
Rivière des Caches	N.B	136 50	Rogerton	N.S	37 50
Rivière des Plantes	P.Q	49 85	Rolling Portage	Ont	191 00
Rivière des Prairies	P.Q	195 00	Rollinson	Alberta	105 79
Rivière des Roches	P.Q	164 10	Roman Valley	N.S	48 50
Rivière du Milieu	P.Q	68 00	Ronan	Alberta	29 47
Rivière Famine	P.Q	11 00	Rondeau	Ont	79 50
Rivière Gagnon	P.Q	31 00	Rooney	P.Q	60 40
Rivière Gentilly	P.Q	84 60			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Roosville	B.C	102 75	Ruby Mine	Ont	15 00
Booth Station	N.B	32 40	Ruisseau Arbour	P.Q	69 50
Rorketon (ouvert le 1-11-21)	Man	267 00	Ruisseau à l'Eau Chaude	P.Q	59 00
Roros	Alberta	12 50	Ruisseau à Patate	P.Q	127 20
Rosa	Man	56 50	Ruisseau à Sem	P.Q	47 95
Rosaireville	N.B	45 25	Ruisseau des Olives	P.Q	66 75
Rose	N.S	80 25	Ruisseau Le Blanc	P.Q	305 95
Rosebank	N.B	62 00	Ruisseau Plat	P.Q	41 20
Rosebeg	Alberta	40 00	Rumpellville	P.Q	24 00
Roseberry	B.C	200 95	Runnymede	P.Q	54 00
Rose Bridge	P.Q	105 00	Russagornis	N.B	135 00
Roseburn	N.S	22 20	Rushton	Sask	17 00
Rosedale	N.S	8 00	Rushville (fermé le 1-6-21)	Sask	Nil
Rosedale (bureau d'été)	Ont	320 00	Russborough	Sask	49 00
Roseglen	Alberta	54 00	Russeldale	Ont	574 50
Rosegrove	Ont	199 10	Russellville	N.B	72 25
Rose Island	Ont	64 23	Rustico	P.E.I	201 55
Rose Lake	B.C	133 73	Rusticoville	P.E.I	94 00
Roselea	Alberta	35 00	Ruth	Man	84 63
Rosemae	Sask	74 20	Rutter	Ont	288 15
Rosemere	P.Q	203 60	Ryanton	Man	40 43
Rosenberg	Man	67 00	Ryanville	P.Q	29 50
Rosenheim	Alberta	47 00	Ryckman's Corners	Ont	112 50
Rosenort	Man	203 10	Rye	Ont	44 00
Rosenthal	Ont	62 30	Ryerson	Sask	161 40
Rose Point (bureau d'été)	Ont	Nil	Ryland	Ont	122 75
Roseray	Sask	19 06	St. Abdon	P.Q	39 60
Rose Vale	N.B	52 00	St. Adolphe	Man	192 75
Rose Valley	Sask	116 00	St Agapit Station	P.Q	336 50
Rosewood	Man	276 90	Ste. Agnès de Charlevoix	P.Q	137 10
Rossall	Sask	71 50	St. Agricole	P.Q	81 20
Rossclair	Ont	183 45	St. Alexandre Station	P.Q	114 00
Rossduff	Sask	64 00	St. Alexis	P.Q	54 00
Rosseau Falls	Ont	32 00	St Alexis Station	P.Q	209 00
Ross Ferry	N.S	95 10	St Almo	N.B	71 50
Rossfield	N.S	20 00	St. Al honse de Clare	N.S	60 00
Rossington	Alberta	175 57	St. Alphonse de Granby	P.Q	189 69
Rosslyn Village	Ont	208 10	St. Amable	P.Q	52 50
Ross Mount	Ont	92 95	St Amand	N.B	20 00
Rossway	N.S	292 10	St. Amateur	N.B	39 00
Rostand	P.Q	47 05	St Ambroise	Man	161 00
Rostock	Ont	179 53	St Amédée	P.Q	84 25
Rostrevar (bureau d'été)	Ont	52 00	St. André de Madawaska	N.B	301 95
Rosyth	Alberta	210 98	St. André de Shédiac	N.B	80 00
Rothbury	Sask	10 50	St. André Station	P.Q	54 75
Rothwell	N.B	145 03	St. Andrews	Man	151 95
Rouge	Ont	68 06	St Andrews Channel	N.S	21 00
Rouge Valley	P.Q	30 05	Ste. Anne de la Pocatière Station	P.Q	324 00
Rough Waters	N.B	58 00	Ste. Anne de Kent	N.B	226 20
Round Bay	N.S	82 40	Ste. Anne de Sorel	P.Q	236 20
Round Island	N.S	13 00	Ste. Anne de Stukely	P.Q	107 74
Round Lake	Ont	28 00	St. Ann's	N.S	597 57
Rousseau's Mills	P.Q	66 00	St. Ann's	P.E.I	43 00
Route Alfred	P.Q	30 70	St. Anselme	N.B	74 00
Routhier	Ont	152 00	St. Anthony Mine	Ont	18 00
Routhierville	P.Q	149 00	St. Antoine	Sask	68 00
Rowanton	P.Q	254 20	St. Antoine Abbé	P.Q	296 08
Rowena	N.B	60 75	St. Antoine de Charlevoix	P.Q	36 60
Rowletta	Sask	173 50	St. Antonin	P.Q	260 30
Roxburgh	N.B	15 00	Ste. Appolline Station	P.Q	166 40
Roxville	N.S	45 00	Ste. Augustine	N.B	14 00
Roy	B.C	151 50	St. Augustin, Saguenay	P.Q	15 50
Roy	N.B	54 10	Ste. Barbe	P.Q	140 00
Royal Mills	B.C	175 25	St. Bazile Station	P.Q	287 00
Royal Muskoka (bureau d'été)	Ont	537 00	St Benedict	Sask	114 00
Royal Park (ouvert le 19-7-21)	Alberta	113 00	St. Benoit de Matapédia	P.Q	232 00
Roydale	Alberta	91 24	St Bernard	N.S	119 50
Royston	Ont	66 00	St Bruno de Kamouraska	P.Q	295 50
Ruby Creek	B.C	145 00	St. Bruno Station	P.Q	90 00

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
St. Calixte Nord	P.Q.	62 00	St. Hilarion du Lac	P.Q.	22 00
St. Camille Station	P.Q.	267 00	St. Ignace	N.B.	145 00
St. Cassien des Caps	P.Q.	30 50	St. Ignace de Loyala	P.Q.	120 00
Ste. Catherine River	N.S.	72 30	St. Ignace de Québec	P.Q.	9 50
Ste. Catherine Station	P.Q.	161 20	St. Irénée les Bains	P.Q.	240 40
St. Charles	Man.	167 50	St. Isidore de Bellevue	Sask.	79 50
St. Charles de Montcalm	P.Q.	20 50	St. Isidore de Gaspé	P.Q.	43 70
St. Claude Nord	P.Q.	136 75	St. Jean Baptiste	N.B.	117 00
St. Cléophas (ouvert le 1-1-22)	P.Q.	25 00	Ste. Jeanne d'Arc	N.B.	176 00
St. Cléophas de Brandon	P.Q.	162 75	Ste. Jeanne d'Arc de Matane (ouvert le 15-8-21)	P.Q.	77 00
Ste. Clothilde de Châteauguay	P.Q.	147 50	St. Jean Port Joli Station	P.Q.	199 65
St. Columba	N.S.	15 00	St. Jean Sur Lac	P.Q.	69 61
St. Columbin	P.Q.	69 00	St. Joachim de Courval	P.Q.	80 49
Ste. Croix	N.B.	87 72	St. Josaphat	P.Q.	112 04
Ste. Croix Cove	N.S.	66 35	St. Joseph	N.S.	13 00
St. Cyr	P.Q.	146 00	St. Joseph	Man.	152 25
St. Cyriac	P.Q.	325 24	St. Joseph de Kent	N.B.	45 00
St. Cyrille	N.B.	23 00	St. Joseph de Lepage	P.Q.	163 00
St. Damase de Thetford	P.Q.	50 00	St. Joseph de Mékinac	P.Q.	188 08
St. Damien	N.B.	31 00	St. Joseph du Moine	N.S.	175 50
St. Damien Station	P.Q.	125 50	St. Julien	Sask.	7 00
St. Denis	Sask.	162 35	St. Jules de Beauce	P.Q.	133 44
St. Dominique du Lac (rouvert le 1-10-21)	P.Q.	66 75	St. Kilda	Alberta	98 75
			St. Labre	Man.	43 47
Ste. Dorothée	P.Q.	381 75	St. Laurent Grandin	Sask.	28 00
St. Edmond de Stoneham	P.Q.	31 65	St. Lazare	N.B.	14 00
St. Edmond de Berthier	P.Q.	48 00	St. Lazare de Vaudreuil	P.Q.	331 95
St. Edouard	Alberta	41 00	St. Lazare Station	P.Q.	110 50
St. Edouard de Frampton	P.Q.	67 50	St. Léandre	P.Q.	238 99
St. Edouard de Kent	N.B.	60 00	St. Léandre Station	P.Q.	30 50
St. Edouard de Maskinongé	P.Q.	60 00	St. Léon	Man.	250 00
St. Eleanor's	P.E.I.	433 50	St. Léonard de Port Maurice	P.Q.	180 10
Ste. Elizabeth	Man.	296 00	St. Louis Cape	N.B.	11 00
Ste. Elizabeth de Warwick	P.Q.	252 05	St. Louis de Bagot	P.Q.	42 25
St. Eloi Station	P.Q.	137 30	St. Louis de Bonsecours	P.Q.	311 58
St. Elphège	P.Q.	196 75	St. Louis de Champlain	P.Q.	182 00
St. Emile de Montcalm	P.Q.	139 10	St. Louis-Nazaire	P.Q.	307 60
St. Ephrem Station	P.Q.	270 00	St. Luc	N.B.	42 00
St. Esprit	N.S.	25 00	St. Luc	P.Q.	227 50
Ste. Euphémie	P.Q.	446 40	St. Luc de Matane	P.Q.	354 08
St. Eustache	Man.	314 50	St. Luke	Sask.	20 00
St. Fabien	N.B.	38 00	St. Majoric	P.Q.	194 28
St. Félix	Ont.	80 20	St. Malachie Station	P.Q.	384 10
St. Féréol	P.Q.	182 53	St. Malo	Man.	415 00
St. Fidèle	P.Q.	440 00	St. Marcellin	P.Q.	66 00
Ste. Flavie	P.Q.	251 70	Ste. Marguerite Bay Mills	P.Q.	126 00
St. Francis Harbour	N.S.	94 35	Ste. Marguerite Station	P.Q.	262 25
St. François de Kent	N.B.	78 05	Ste. Marie de Blandford	P.Q.	194 96
St. François d'Assises	P.Q.	132 25	Ste. Marie de Charlevoix	P.Q.	35 00
St. François d'Orléans	P.Q.	143 00	St. Margaret Village	N.S.	64 70
Ste. Françoise	P.Q.	229 10	St. Marks	Man.	114 78
St. François Station	P.Q.	128 00	Ste. Marthe-Rocanville	Sask.	359 35
St. François Xavier	Man.	206 00	St. Martin Station	Man.	267 35
St. François Xavier de Viger	P.Q.	42 00	St. Mary's of Ely	P.Q.	83 20
St. Fulgence	P.Q.	282 09	St. Mary's River	N.S.	57 00
St. Gabriel de Kent	N.B.	33 25	St. Mathias	P.Q.	226 50
St. Gabriel Station	P.Q.	56 25	St. Maure	N.B.	35 00
St. Gédéon, Est	P.Q.	61 50	St. Maurice	N.B.	26 00
St. George	Man.	154 00	St. Maxime	P.Q.	360 15
St. George de Malbaie	P.Q.	196 25	St. Michel des Cèdres	P.Q.	105 70
St. George's Channel	N.S.	71 11	St. Michel de Wentworth	P.Q.	48 00
St. Gilbert	P.Q.	197 40	Ste. Modeste	P.Q.	203 45
St. Grégoire	N.B.	45 00	St. Moise	P.Q.	282 00
Ste. Hélène de Chester	P.Q.	99 91	St. Narcisse de Rimouski	P.Q.	137 95
Ste. Hélène de la Croix	P.Q.	46 00	St. Nazaire de Buckland	P.Q.	153 40
St. Hélier	P.Q.	63 00	St. Nérée	P.Q.	310 85
St. Hilaire	N.B.	138 40	St. Nérée Station	P.Q.	43 00
St. Hilaire de Dorset	P.Q.	88 00	St. Norbert	N.B.	32 00
St. Hilaire du Lac Saint-Jean	P.Q.	205 00	St. Ola	Ont.	294 05

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
St. Onésime	P.Q	237 35	Salmon Bay	P.Q	40 00
St. Ouens	Man	99 47	Salmon River	N.B	261 00
St. Pacôme Station	P.Q	180 00	Salmon River	N.S	42 00
St. Patrick	P.Q	204 24	Salmon River Bridge	N.S	101 00
St. Patrick's Channel	N.S	29 50	Salmon River Lake	N.S	11 00
St. Paul de la Croix	P.Q	197 60	Salmon River Road	N.S	18 00
St. Paul d'Industrie	P.Q	340 00	Saltburn	Sask	117 80
St. Paul, Est	P.Q	88 00	Saltaux	Alberta	146 00
St. Paul's Island (bureau d'été)	N.S	53 40	Saltel	Man	85 20
Ste. Pétronille	P.Q	297 55	Salter	Sask	196 16
St. Perpétue Station	P.Q	129 25	Salt Springs	N.B	99 60
St. Philibert (ouvert le 1-8-21)	P.Q	40 00	Salt Springs, Antigonish	N.S	40 00
St. Philippe	N.B	28 00	Salt Springs, Pictou	N.S	288 35
St. Philippe de Chester	P.Q	81 70	Salt Springs Station	N.S	108 75
St. Philips	Sask	31 20	Sambro	N.S	275 81
St. Pie de Guire	P.Q	243 00	Samburg	Sask	73 00
St. Pierre	N.B	64 00	Sampsonton	Alberta	258 30
St. Pierre de Wakefield	P.Q	60 40	Samson	P.Q	31 00
St. Pierre d'Orléans	P.Q	140 25	Samsonville	N.S	44 50
St. Polycarpe Junction	P.Q	147 50	Sanborn	P.Q	41 05
St. Raymond	Man	30 00	Sandfield	Ont	155 80
St. Regmond	N.B	33 20	Sandford	Ont	165 75
St. Rédempteur	P.Q	101 50	Sandford Dene	Sask	93 10
St. Régis	P.Q	121 90	Sand Hill	P.Q	60 00
Ste. Rose	N.S	40 20	Sandilands	Man	201 27
Ste. Rose de Watford	P.Q	492 56	Sand Lake	Ont	78 95
Ste. Rosette	N.B	50 00	Sandown	Ont	79 60
St. Samuel de Horton	P.Q	201 66	Sandspit	B.C	100 11
St. Samuel Station	P.Q	158 25	Sand Point	N.S	143 32
St. Sébastien Station	P.Q	84 65	Sand Point Road (rouvert le 10-11-21)	N.B	*b*
St. Sévère	P.Q	169 25	Sandridge	Man	179 60
St. Sévère Nord	P.Q	8 00	Sandstone	Alberta	189 09
St. Sévérin de Beaurivage	P.Q	248 16	Sandville	N.S	39 60
St. Sosime	N.B	27 00	Sandwith	Sask	157 50
St. Sulpice	P.Q	196 90	Sandy Creek	P.Q	48 00
Ste. Séraphine	P.Q	78 37	Sandy Beach Centre	P.Q	233 55
Ste. Théodosie	P.Q	166 95	Sandy Hook (bureau d'été)	Man	56 80
St. Théodule	N.B	6 00	Sandy Point (bureau d'été)	Ont	152 10
St. Thomas d'Aquin	P.Q	198 00	Sangster	Ont	17 00
St. Thomas de Caxton	P.Q	83 00	San Josef Bay	B.C	40 80
St. Thomas de Kent	N.B	83 25	San Mateo	B.C	135 95
St. Thomas de Soulanges	P.Q	19 00	Sanmaur	P.Q	254 00
St. Thuribe	P.Q	381 70	San Souci (bureau d'été)	Ont	354 00
St. Valère de Bulstrode	P.Q	243 30	Sarrail	Alberta	70 00
St. Valerien de Rimouski	P.Q	315 95	Sargent	N.B	8 00
St. Victor	Sask	350 25	Sartigan	P.Q	46 00
St. Victor Station	P.Q	382 60	Sarto	Man	36 50
St. Yvon	P.Q	193 75	Sarty's	N.S	36 00
Sable River	N.S	319 35	Saskalta	Alberta	14 00
Sacre-Coeur de Marie	P.Q	161 10	Saskhart (ouvert le 1-1-22)	Sask	18 25
Sacred Heart	Alberta	77 00	Saulnierville Station	N.S	217 00
Saddle Lake	Alberta	52 50	Sault à la Puce	P.Q	60 00
Sadowa	Ont	77 40	Sault St. Lin	P.Q	175 00
Sagathun	Sask	31 78	Sault Ste. Marie S.O. No. 3	Ont	*a*
Sage Creek	Alberta	7 25	Saunders	Alberta	564 56
Sahanatien	Ont	72 50	Savanne	Ont	331 50
Saint Front	Sask	68 55	Savary Island	B.C	226 10
Saint Olivier	N.B	14 50	Savoie	P.Q	10 00
Saints Anges	P.Q	327 00	Savoy	N.B	65 00
Salaberry	P.Q	54 00	Savoy Landing	N.B	48 05
Salem	Ont	354 00	Sawdy	Alberta	31 00
Salem	N.S	298 40	Sawyer	Sask	27 01
Salem Road	N.S	47 00	Saxby	Sask	18 20
Salford	Ont	248 20	Saxon Hill	Sask	16 00
Salina	N.B	20 00	Scadouc	N.B	75 00
Saline Creek (fermé le 1-6-21)	Sask	Nil	Scanterbury	Man	6 10

(*a*) Pour recettes *voir* sous Sault Ste. Marie Sub-Offices.
(*b*) Pour recettes *voir* sous St. John Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Scarsdale	N.S.	52 75
Scarth	Man.	211 43
Scatarie Island	N.S.	42 50
Schooner Passage (bureau d'été)	B.C.	102 00
Schuler	Alberta	490 00
Schutt	Ont.	129 67
Schwartz	P.Q.	76 00
Schyan	P.Q.	397 00
Science Hill	Ont.	123 31
Sclater	Man.	336 90
Scoble, West	Ont.	85 65
Scotch Bay	Man.	53 85
Scotch Hill	N.S.	20 00
Scotch Hill, East	N.S.	28 50
Scotch Lake	N.S.	46 00
Scotch Settlement	N.B.	41 00
Scotia	Ont.	426 55
Scotland Farm	Man.	32 25
Scotties Springs (ouvert le 1-7-21)	Ont.	247 45
Scott Mills	N.B.	194 00
Scott Road	N.B.	24 25
Scott's Bay	N.S.	194 55
Scott Siding	N.B.	93 00
Scottsdale	Alberta	27 20
Scout Lake	Sask.	33 50
Scribner	N.B.	31 50
Scrip	Sask.	72 00
Scroggie Creek (fermé le 5-6-21)	Yukon	20 50
Scugog	Ont.	66 00
Seabright	N.S.	226 45
Seabrook	N.S.	35 00
Sea Dog Cove	N.B.	26 65
Seaford	B.C.	90 78
Seaforth	N.S.	214 00
Sea Gull	Ont.	36 00
Seal	Alberta	23 00
Seal Cove	P.Q.	119 25
Seal Harbour	N.S.	184 56
Seal Island	N.S.	35 00
Sea Otter Cove	B.C.	18 91
Sea Side	N.B.	52 50
Seaview	N.S.	69 00
Seba Beach	Alberta	280 00
Second Peninsula	N.S.	22 00
Sedalia	Alberta	843 84
Seebe	Alberta	272 95
Seech	Man.	61 10
Seely	Ont.	60 00
Sefferensville	N.S.	50 00
Sellars	Ont.	86 75
Sellarville	P.Q.	154 35
Selmah	N.S.	257 57
Selwood	N.B.	47 20
Selwyn	Ont.	62 60
Semiwagan Ridge	N.B.	34 50
Senkiw	Man.	67 81
Senneville	P.Q.	232 10
Septième Lac (bureau d'été)	P.Q.	41 00
Serath	Sask.	27 70
Sesikinika Lake	Ont.	153 14
Seton Lake	B.C.	121 94
Setting Lake	Man.	116 10
Seven Oaks	B.C.	192 00
Severn Falls	Ont.	319 50
Sevigny	P.Q.	75 00
Sevogle	N.B.	50 20
Sewell Brook	N.B.	22 66

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Sewellville	N.B.	45 00
Seymour	Alberta	48 65
Shad Bay	N.S.	58 60
Shaftesbury (fermé le 15-1-22)	Alberta	Nil
Shalka	Alberta	61 00
Shamrock Valley (ouvert le 23-7-21)	Alberta	Nil
Shanawan	Man.	205 59
Shand	Sask.	171 20
Shanick	Ont.	37 80
Shanklin	N.B.	19 50
Shannon	P.Q.	49 75
Shannon	N.B.	199 54
Shannon vale	N.B.	5 00
Sharpewood	Man.	58 00
Shawanaga	Ont.	136 55
Shaw Brook	N.B.	6 00
Sheatown	Ont.	20 00
Sheba	N.B.	26 50
Shebeshekong	Ont.	56 58
Shediac Bridge	N.B.	203 60
Shediac Island	N.B.	43 00
Shediac Road	N.B.	48 74
Sheerway	P.Q.	45 00
Sheet Harbour Passage	N.S.	103 00
Sheet Harbour Road	N.S.	36 65
Sheffield Mills	N.S.	302 95
Sheffield Mills Station	N.S.	429 80
Sheila	N.B.	233 65
Shekatika Bay	P.Q.	4 12
Sheldrake	P.Q.	68 65
Shell Lake	Sask.	191 37
Shell River	Sask.	121 50
Shelter Bay	P.Q.	363 75
Shenley, East	P.Q.	80 50
Shenley, Nord	P.Q.	15 00
Shenston	Ont.	40 01
Shepenge	Alberta	37 60
Shepody	N.B.	103 07
Shepody Road	N.B.	5 00
Sheppard Siding	Ont.	61 00
Sheppardton	Ont.	214 45
Sheridan	Ont.	177 00
Shergrove	Man.	191 90
Sherrard	Sask.	73 70
Sherwood	Ont.	167 50
Shigawake East	P.Q.	215 50
Shillington	Ont.	280 50
Shillingthorpe	Sask.	11 00
Shining Bank	Alberta	66 75
Shining Tree	Ont.	223 75
Shinnington	Ont.	223 75
Shinnickburn	N.B.	6 00
Ship Harbour Lake	N.S.	218 55
Shippigan Gully	N.B.	19 00
Shippigan Island	N.B.	93 90
Shoal Creek	Alberta	23 00
Shoolbred	P.Q.	158 00
Shooter Hill	Sask.	15 55
Shoreacres	B.C.	209 07
Shortdale	Man.	248 30
Shrewsbury	P.Q.	56 45
Shulie	N.S.	260 65
Shunacadie	N.S.	208 80
Shushartie	B.C.	157 99
Sidcup	Alberta	34 80
Sideview	Alberta	25 00
Sidney Inlet	B.C.	60 50
Siglunes	Man.	45 00
Sight Point	N.S.	5 00

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Silcote (fermé le 14-1-22).....	Ont......	18 00	Snug Harbour...............	Ont.......	41 55
Silica Lake..................	N.S.......	Nil	Soapstone Mine..............	N.S.......	31 35
Silliker's...................	N.B......	97 20	Sober Island................	N.S.......	159 20
Silver.......................	Man......	94 25	Social Plains...............	Alberta...	20 75
Silver Bay...................	Man......	27 40	Socrates....................	Sask......	146 81
Silver Grove.................	Sask......	12 00	Soda Creek..................	B.C.......	505 45
Silver Hill..................	Ont.......	282 13	Soda Lake...................	Alberta...	289 05
Silver Lake..................	Ont.......	52 60	Sokal.......................	Sask......	47 00
Silver Mountain..............	Ont......	116 50	Solberg.....................	Alberta...	39 66
Silver Mine..................	N.S......	16 78	Soldier's Cove..............	N.S.......	61 10
Silver Park..................	Sask......	110 25	Soldier's Cove West.........	N.S.......	44 00
Silver Plains................	Man......	118 00	Solomon.....................	P.Q.......	39 60
Silver Ridge.................	Man......	34 00	Solsqua.....................	B.C.......	416 60
Silver Springs...............	Sask......	30 50	Sonier......................	N.B......	32 00
Silver Stream................	Sask......	100 00	Sonningdale.................	Sask......	314 53
Silver Valley................	B.C.......	67 51	Soperton....................	Ont.......	189 00
Simard.......................	P.Q.......	41 00	Sopoff......................	Sask......	25 25
Simcoe Island................	Ont.......	34 10	Sounding Lake...............	Alberta...	21 00
Similkameen..................	B.C.......	93 17	Souris Valley...............	Sask......	51 70
Simons Valley................	Alberta...	60 70	South.......................	N.S.......	98 16
Simpson Corner...............	N.S.......	136 20	South Alton.................	N.S.......	67 00
Simpson's Pitt...............	Ont.......	63 15	Southbank (ouvert le 1-8-21).	B.C.......	192 95
Sinnett......................	Sask......	73 10	South Bar of Sydney River..	N.S.......	121 00
Sirko........................	Man......	31 09	South Bathurst..............	N.B......	275 00
Sirdar.......................	B.C.......	497 75	South Bay...................	N.B......	51 45
Sissiboo Falls...............	N.S.......	24 80	South Bay...................	Ont.......	106 21
Sisson Ridge.................	N.B......	58 75	South Bay Mouth.............	Ont.......	177 50
Six Mile Creek...............	B.C.......	84 00	South Beach.................	P.Q.......	65 00
Six Nations..................	Ont.......	31 05	South Branch................	N.S.......	116 40
Six Portages.................	P.Q.......	29 00	South Branch................	N.B......	36 10
Six Roads....................	N.B......	135 25	South Canaan................	N.S.......	26 00
Skaro........................	Alberta...	87 66	South Clones................	N.B......	45 00
Skerryvore (bureau d'été)....	Ont.......	152 00	South Cove..................	N.S.......	52 03
Skibo........................	Ont.......	41 70	South Dudswell..............	P.Q.......	35 00
Skibbereen...................	Sask......	27 37	South East Passage..........	N.S.......	64 30
Skidegate....................	B.C.......	82 00	South Esk...................	N.B......	40 00
Skidegate Mission (ouvert le 1-6-21)....................	B.C.......	131 31	South Ferriby...............	Alberta...	44 00
			Southfield..................	N.B......	60 00
Skipton......................	Sask......	30 00	South Gillies...............	Ont.......	97 90
Skir Dhu.....................	N.S.......	40 50	South Greenwood.............	N.S.......	22 50
Skookumchuck.................	B.C.......	277 62	South Harbour...............	N.S.......	14 10
Skull Creek..................	Sask......	54 25	South Harmony...............	N.S......	4 00
Sky Glen.....................	N.S.......	52 20	South Highlands.............	N.S......	6 00
Sky Glen East................	N.S.......	16 00	South Ingonish..............	N.S......	141 75
Skylake......................	Man......	17 21	South Ingonish Harbour.....	N.S......	20 50
Sky Mountain.................	N.S.......	11 00	South Johnville.............	N.B......	26 00
Slate Falls..................	Ont.......	20 00	South Junction..............	Man......	296 24
Slate River Valley (fermé le 1-7-21).....................	Ont.......	49 92	South Lancaster.............	Ont......	389 00
			South Lochaber..............	N.S......	82 45
Slateville...................	N.S.......	30 70	Southmag (bureau d'été).....	Ont......	30 00
Slawa........................	Alberta...	35 70	South Manchester............	N.S......	19 25
Sletten......................	Sask......	21 00	South McLellan's Mountain..	N.S......	14 00
Slocan Park..................	B.C.......	64 68	South Melfort...............	Sask.....	67 25
SloughValley.................	Alberta...	6 00	South Merland...............	N.S......	5 00
Sluggett.....................	B.C.......	253 00	South Milford...............	N.S......	308 50
Sluice Point.................	N.S.......	233 10	South Minto.................	N.B......	558 47
Smiley.......................	Sask......	1,402 01	South Nelson Road...........	N.B......	175 00
Smithburg....................	Sask......	8 00	South Pender................	B.C......	125 50
Smithfield...................	N.S.......	41 00	Southport...................	P.E.I....	477 42
Smith Hill...................	Man......	53 27	South Port Mann.............	B.C......	45 20
Smith's......................	N.B......	100 00	South Port Morien...........	N.S......	41 00
Smith's Corner...............	N.B......	60 40	South Range.................	N.S......	104 00
Smith Settlement.............	N.S.......	79 00	South Rawdon................	N.S......	236 75
Smith Town...................	N.B......	144 50	South Rhodena...............	N.S......	25 00
Smithsville..................	N.S.......	99 05	South River.................	N.B......	31 25
Snell........................	N.B......	36 00	South River Bourgeois.......	N.S......	54 00
Snider Mountain..............	N.B......	38 40	South River Lake............	N.S......	93 50
Snipe Lake...................	Sask......	212 00	South St. Norbert...........	N.B......	45 50
Snow Road Station............	Ont.......	364 87	South Salt Springs..........	N.S......	10 00
Snowville....................	Ont.......	126 42			

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
South Side Basin of River Dennis	N.S.	128 20	Stanhope	P.E.I.	130 15
South Side of Baddeck River	N.S.	25 00	Stanley House (bureau d'été)	Ont.	85 00
South Side of Boularderie	N.S.	66 00	Stanley Section	N.S.	47 25
South Star	Sask.	23 50	Stanleyville	Ont.	155 00
South Tatamagouche	N.S.	22 00	Staplehurst	Alberta	92 53
South Tilley	N.B.	60 00	Staples Brook	N.S.	11 00
South Touchwood	Sask.	20 00	Star	Alberta	67 50
South Tremont	N.S.	18 00	Starblanket	Sask.	42 25
South Uniacke	N.S.	83 25	Starkey's	N.B.	82 45
South Valley	Sask.	30 00	Starkville	Ont.	44 52
South Victoria	N.S.	52 00	Starrat	Ont.	79 79
Southview	Sask.	97 42	Starview (fermé le 1-7-21)	Sask.	6 91
Southville	N.S.	95 50	Station Bilodeau	P.Q.	126 00
South Waterville	N.B.	27 00	Stauffer	Alberta	156 75
South West Lot 16	P.E.I.	20 00	Stavert	Ont.	165 75
South West Mabou	N.S.	25 00	Staynor Hall	Sask.	73 20
South West Margaree	N.S.	216 10	Stream Mill Village	N.S.	69 00
South West Point	P.Q.	10 00	Steeledale	Sask.	18 20
South West Port Hood	N.S.	39 20	Steeles Lake	N.S.	10 00
South West Port Mouton	N.S.	230 30	Steelhead	B.C.	58 00
South West Ridge	N.S.	22 00	Steelman	Sask.	186 15
Southwold Station	Ont.	328 60	Steenburg	Ont.	209 10
Southwood	Ont.	142 33	Steep Creek	Sask.	126 00
Sowerby	Ont.	158 08	Steep Creek	N.S.	87 00
Spanish Ship Bay	N.S.	159 10	Steeve's Mountain	N.B.	41 00
Spapley Creek	P.Q.	37 50	Steeve's Settlement	N.B.	59 50
Spa Springs	N.S.	52 25	Stelcam	Sask.	100 00
Spearhill	Man.	129 38	Stellaco	B.C.	72 58
Speddington	Sask.	109 00	Stenson	P.Q.	177 60
Spence	Ont.	87 25	Stetten	Alberta	20 00
Spencer's Island	N.S.	360 20	Stewartdale	N.S.	24 00
Spennymoor	Alberta	26 07	Stewartfield	Alberta	36 75
Spiddle Hill	N.S.	21 00	Stewart Lake	Man.	Nil
Spinney Hill	Sask.	300 00	Stewarton	N.B.	60 00
Spooner	Sask.	61 20	Stewart River	Yukon	47 68
Spring Bank (fermé le 30-6-21)	Alberta	Nil	Stewart Valley	Sask.	139 00
Springbourne	Sask.	20 50	Stewiacke Cross Roads	N.S.	167 69
Springbrook	P.Q.	74 13	Stiles Village	N.B.	48 00
Spring Creek	Ont.	26 00	Still Water	N.S.	115 00
Springdale	Alberta	105 71	Stillwater	B.C.	681 10
Springfield	Man.	105 00	Stirling	N.S.	41 00
Springfield Park	P.Q.	50 41	Stirling Brook	N.S.	43 70
Spring Grove	Sask.	29 00	Stocks	Alberta	64 00
Springhaven	N.S.	152 35	Stoddarts	N.S.	48 26
Springhouse	B.C.	60 00	Stokeville	Alberta	32 00
Spring Lake	Alberta	65 25	Stoneham	P.Q.	361 00
Springpark	Alberta	6 50	Stonehenge	Sask.	49 00
Spring Point	Alberta	40 00	Stonehurst	N.S.	69 00
Springridge	Alberta	60 30	Stonelaw	Alberta	87 50
Springstein	Man.	30 65	Stoneleigh	Ont.	51 26
Springtown	Ont.	52 00	Stone Ridge	N.B.	83 15
Springville	N.S.	185 50	Stony Hill	Man.	72 00
Sproul Settlement	N.B.	6 63	Stony Island	N.S.	337 00
Sprucefield	Alberta	42 00	Stony Lake	Sask.	105 39
Spruce Hedge	Ont.	32 00	Stonyview	Sask.	27 00
Spruce Home	Sask.	89 61	Stoppington	Alberta	61 90
Spry Harbour	N.S.	234 00	Stormont	N.S.	136 60
Spurgrave	Man.	57 48	Stowlea	Sask.	15 00
Spuzzum	B.C.	575 76	Strachan	Alberta	73 70
Square Hill	Sask.	78 75	Straiton	B.C.	221 25
Squatteck	P.Q.	181 00	Strand	Sask.	32 50
Squilax	B.C.	168 50	Strange	Ont.	61 00
Squirrel Cove	B.C.	151 63	Strathadam	N.B.	105 90
Stackpool	Ont.	214 93	Strathnaver	B.C.	23 05
Stainsleigh	Alberta	51 33	Strawberry Hill	B.C.	213 98
Standard Hill	Sask.	25 35	Streets Ridge	N.S.	58 00
Stand Off	Alberta	135 50	Streamstown	Alberta	96 00
Stanger	Alberta	141 53	Streatham	B.C.	42 83
Stanhope	P.Q.	278 25	Strickland	Ont.	98 70

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Strong Pine	Sask.	27 00
Stry	Alberta	57 90
Stuart Island	B.C.	72 85
Stuart River	B.C.	161 40
Stubb's Bay	P.Q.	255 00
Stubno (ouvert le 1–9–21)	Alberta	41 05
Stump Lake	B.C.	107 00
Sturgeon Creek	Man.	785 85
Sturgeon Landing	Sask.	80 00
Sturgeon Point (bureau d'été)	Ont.	465 00
Sturgeon River	Sask.	133 50
Sturgeon Valley	Sask.	317 80
Sturgeonville	Alberta	52 00
Sucker Lake	Ont.	37 95
Suffolk Station	P.E.I.	18 75
Suffren	Man.	79 20
Sugar Camp	N.S.	31 00
Sugar Loaf	N.S.	105 01
Sugden	Alberta	50 00
Sullivan Lake	Alberta	118 55
Sulphur Springs	Alberta	207 45
Sulphur	Yukon	11 00
Summercove	Sask.	151 00
Summer Hill	N.B.	104 25
Summerview	Alberta	5 00
Summerville	Ont.	140 80
Summerville	P.E.I.	136 75
Summerville Centre	N.S.	98 10
Summit Lake	B.C.	119 00
Sundown	Man.	232 25
Sunkist	Sask.	146 75
Sunland	Alberta	34 00
Sunny Bank	P.Q.	170 15
Sunnybrook	Alberta	34 75
Sunny Corner	N.B.	151 50
Sunnydale	Alberta	31 45
Sunny Glyde	Alberta	85 50
Sunny Isle	Sask.	8 75
Sunnymead	Sask.	17 00
Sunnyside	N.B.	27 00
Sunnywold	B.C.	29 00
Sunrise	N.S.	12 00
Sunset (Cape North)	N.S.	35 00
Sunset Lake (ouvert le 1–9–21)	Sask.	19 75
Sunshine (ouvert le 1–8–21)	Ont.	157 50
Sunville	Man.	25 00
Surge Narrows	B.C.	96 64
Surprise	Sask.	44 70
Suretteville	N.B.	35 20
Surrey	N.B.	644 00
Sussex Corner	N.B.	900 00
Sutherland's River	N.S.	33 00
Sutton	N.B.	56 10
Sutton Bay	Ont.	70 55
Swansburg	N.S.	150 00
Swannell	Sask.	11 75
Swan Plain (rouvert le 1–7–21)	Sask.	35 00
Swarthmore	Sask.	135 00
Sweenyville	N.B.	25 00
Sweetland	N.S.	27 00
Sweet's Corners	N.S.	229 00
Swift Creek	B.C.	413 70
Sybouts	Sask.	41 25
Sydney Forks	N.S.	60 55
Sydney River	N.S.	425 90
Sylvan	Man.	56 01
Sylvan Valley	Ont.	61 84
Sylvan Valley	N.S.	15 00
Sylvania	Sask.	31 45
Synton	N.B.	14 00
Syringa Creek	B.C.	168 18
Taft	B.C.	157 00
Talon	P.Q.	39 80
Talbot	Alberta	219 20
Talbotville Royal	Ont.	213 95
Tamaracouta (bureau d'été)	P.Q.	70 00
Tancredia	P.Q.	197 90
Tangleflags	Sask.	Nil
Tanglefoot	B.C.	45 00
Tank	Alberta	79 00
Tankville	N.B.	16 10
Tannin (ouvert le 1–1–22)	Ont.	41 50
Tansley	Ont.	94 25
Tantallon	N.S.	151 40
Tarbot	N.S.	53 00
Tarbotvale	N.S.	63 30
Tarentorus	Ont.	129 50
Tarnapol (rouvert le 1–6–21)	Sask.	154 50
Tarrys	B.C.	86 00
Tartigou	P.Q.	123 90
Tashota	Ont.	248 00
Tatamagouche Mountain	N.S.	50 25
Tatla Lake	B.C.	30 00
Tatlock	Ont.	46 77
Taunton	Ont.	93 70
Taylorboro	Sask.	29 00
Taylor's Head	N.S.	18 00
Taylorside	Sask.	43 25
Taylor Village	N.B.	60 25
Taylorville	Alberta	91 50
Tchesinkut Lake (ouvert le 16–10–21)	B.C.	35 00
Teddington	Sask.	123 75
Teepee	Sask.	37 00
Telegraph Creek	B.C.	203 60
Telford	N.S.	20 05
Temperance Vale	N.B.	30 70
Temperanceville	Ont.	114 34
Tenby	Man.	344 85
Tenby Bay	Ont.	67 59
Tenecape	N.S.	74 00
Ten Mile Creek	N.B.	42 60
Tennex	Sask.	25 00
Terence	Man.	232 25
Terence Bay	N.S.	153 10
Terra Nova	Ont.	166 25
Terra Nova	N.S.	43 00
Terre Noire	N.S.	82 50
Teston	Ont.	107 00
Tête à la Baleine	P.Q.	14 00
Tête Jaune Cache	B.C.	97 92
Tewkesbury	P.Q.	28 00
Tezorton (fermé le 28–2–22)	Sask.	8 00
Thalberg	Man.	161 75
The Beach (bureau d'été)	B.C.	236 00
The Bluffs	N.B.	68 85
The Cottages (bureau d'été)	Ont.	21 00
The Falls	N.S.	109 00
The Flats	Sask.	50 50
The Glades	N.B.	667 00
The Halfway	Man.	62 00
The Hawk	N.S.	143 80
The Lodge	N.S.	43 00
The Narrows	Man.	32 67
The Points West Bay	N.S.	101 00
The Range	N.B.	162 25

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Theresa	Sask	83 20
Thériault	N.B	29 00
The Ridge	Ont	76 16
The Slash	Ont	34 75
The Willows	N.B	95 19
Thibault (ouvert le 4-7-21)	N.B	61 00
Thibeauville	N.S	52 57
Thicket Portage	Man	62 00
Thistle Creek	Yukon	31 50
Thistletown	Ont	246 00
Thivierge	P.Q	164 90
Thomasville	N.S	56 75
Thompson	Alberta	53 40
Thompson Lake	N.B	10 00
Thorah Island (bureau d'été)	Ont	10 00
Thorel House (bureau d'été)	Ont	100 00
Thornbrook	N.B	10 00
Thornby	P.Q	56 90
Thorne Centre	P.Q	22 43
Thorsby	Alberta	19 90
Three Brooks	N.B	108 58
Three Fathom Harbour	N.S	66 55
Three Forks (fermé le 31-8-21)	B.C	29 00
Three Lakes	P.Q	159 90
Three Valley	B.C	162 00
Thrums	B.C	161 45
Thunder River	P.Q	237 32
Thurston Harbour	B.C	119 00
Thurstonia Park (bureau d'été)	Ont	327 00
Thwaites	Ont	23 00
Tichfield (ouvert le 1-8-21)	Sask	244 65
Tiddville	N.S	45 00
Tide Head	N.B	160 05
Tide Lake	Alberta	88 25
Tidnish Bridge	N.B	179 00
Tidnish River	N.S	117 50
Tilley	N.B	76 75
Tilly	Sask	13 00
Tilley Road	N.B	77 60
Timagimi Park (bureau d'été)	Ont	Nil
Timberlea	N.S	46 00
Tinchebray	Alberta	21 25
Tingley	N.B	17 00
Tionaga	Ont	412 70
Tipperary	Man	11 00
Titanic	Sask	39 00
Titusville	N.B	140 00
Tlell	B.C	85 50
Tobegot (ouvert le 15-10-21)	P.Q	119 00
Tobique Narrows	N.B	42 50
Tobique River	N.B	55 30
Tod Creek	Alberta	43 77
Tolland	Alberta	189 65
Tolstoi	Man	537 80
Tomahawk	Alberta	324 54
Tomiko	Ont	347 32
Tomkinsville	N.S	14 00
Tonkin	Sask	28 80
Tooleton	N.B	79 00
Topaz Harbour	B.C	621 00
Topland	Alberta	32 10
Topley (ouvert le 1-5-21)	B.C	121 81
Torbay	N.S	38 59
Torbrook	N.S	113 40
Torbrook, East	N.S	40 00
Torbrook, West	N.S	97 70
Torlea	Alberta	33 00
Toronto Sub-Office No. 72	Ont	*a*
Toronto Sub-Office No. 107	Ont	*a*
Torryburn	N.B	151 00
Totonka	Man	26 00
Touffe de Pins	P.Q	62 35
Tourelle	P.Q	318 10
Toutes Aides	Man	328 65
Tow Hill (fermé le 1-7-21)	B.C	Nil
Tracadie Beach	N.B	70 00
Tracadie Cross	P.E.I	235 00
Tracadie Road	N.S	9 00
Trafalgar	Ont	370 80
Trait Carré	P.Q	33 00
Tramore	Ont	63 30
Tranter	Man	15 00
Trapp Lake	B.C	30 00
Treelon	Sask	40 10
Trelydden	Man	22 00
Tremblay Settlement	N.B	43 00
Tremont	N.S	64 00
Trentham	Man	32 25
Trent River	Ont	296 00
Trenville	Alberta	48 75
Trewdale	Sask	88 50
Tring	Alberta	210 97
Trinity Valley	B.C	58 00
Triple Lake	Sask	18 45
Tripola	Alberta	107 00
Tristram	Alberta	27 41
Triton Fishing Club (bureau d'été)	P.Q	100 00
Trois Saumons	P.Q	229 70
Trois Saumons Station	P.Q	95 50
Trottier	P.Q	114 45
Trout Brook	N.B	94 00
Trout Brook	N.S	60 00
Trout River	N.S	60 10
Trout Stream	N.B	56 25
Troy	N.S	24 00
Trudeau	Ont	202 20
Truemanville	N.S	28 00
Tullis	Sask	200 00
Tullymet	Sask	200 70
Tumbell	Man	20 25
Tupper Creek	B.C	70 00
Tupperville	N.S	232 80
Turgeon	P.Q	57 50
Turgeon	N.B	230 45
Turin	Alberta	193 25
Turnhill	Sask	18 01
Turnerville	Ont	331 94
Turtle Creek	N.B	198 50
Turtle Lake	Ont	62 50
Tuscola	Sask	26 27
Tutela	Ont	*b*
Tway	Sask	95 00
Tweedie Brook	N.B	16 00
Twickenham	Sask	28 20
Twining	Alberta	147 64
Twin Rock Valley	N.S	28 00
Twin Valley	Sask	38 00
Two Hills	Alberta	115 61
Two Rivers	N.S	34 00
Tyneside	Sask	6 00
Tzouhalem (fermé le 31-8-21)	B.C	15 00

(*a*) Pour recettes *voir* sous Toronto Sub-Offices.
(*b*) Pour recettes *voir* sous Brantford Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Udora	Ont	218 35
Ufford	Ont	111 65
Uhthoff	Ont	286 60
Ukraina	Man	183 08
Ullswater	Ont	97 00
Umphrey	Sask	52 00
Underhill	N.B	160 00
Undine	N.B	13 00
Union Creek	Ont	101 80
Union Mills	N.B	235 50
Union Road	P.E.I	87 85
Uno	Man	293 50
Union Square	N.S	58 50
Upper Abougoggin	N.B	95 00
Upper Baddeck River	N.S	28 75
Upper Balmoral	N.B	128 40
Upper Barneys River	N.S	33 00
Upper Bass River	N.S	64 00
Upper Bay du Vin	N.B	125 50
Upper Bertrand	N.B	85 00
Upper Big Tracadie	N.S	79 00
Upper Blackville	N.B	292 90
Upper Blandford	N.S	91 60
Upper Branch	N.S	106 95
Upper Brighton	N.B	84 15
Upper Buctouche	N.B	72 50
Upper Burlington	N.S	194 70
Upper Cape	N.B	71 70
Upper Caraquet	N.B	359 70
Upper Charlo	N.B	330 75
Upper Chelsea	N.S	86 95
Upper Clyde River	N.S	58 00
Upper Derby	N.B	106 00
Upper Dorchester	N.B	189 10
Upper Dover	N.B	30 00
Upper Dundee	N.B	17 00
Upper Economy	N.S	94 90
Upper Falmouth	N.S	200 00
Upper Gaspereau	N.B	36 00
Upper Glencoe	N.S	21 00
Upper Glen Road	N.S	15 80
Upper Golden Grove	N.B	15 00
Upper Goshen	N.B	24 75
Upper Grand Mira	N.S	47 00
Upper Greenwick	N.B	57 00
Upper Hampstead	N.B	41 50
Upper Hat Creek	B.C	45 25
Upper Keswick	N.B	113 50
Upper Kinsburg	N.S	88 20
Upper Kintore	N.B	21 00
Upper La Have	N.S	216 00
Upper Lakeville	N.S	48 50
Upper Lawrencetown	N.S	6 00
Upper Leitche's Creek	N.S	8 00
Upper Loch Lomond	N.B	43 00
Upper Main River	N.B	68 30
Upper Margaree	N.S	13 00
Upper Melbourne	P.Q	253 50
Upper Middleboro	N.S	109 40
Upper Middle River	N.S	86 25
Upper Mills	N.B	41 25
Upper Nappan	N.S	13 00
Upper Nelson	N.B	45 00
Upper New Cornwall	N.S	69 55
Upper New Harbour	N.S	141 00
Upper New Horton	N.B	90 00
Upper New Port	N.S	140 55
Upper North River	N.S	25 00
Upper Ohio	N.S	50 41
Upper Peel	N.B	14 00
Upper Rawdon	N.S	349 31
Upper Rexton	N.B	90 70
Upper River Dennis	N.S	30 60
Upper Rockport	N.B	48 00
Upper St. André (ouvert le 20-11-21)	N.B	25 00
Upper St. Maurice	N.B	10 00
Upper Ste. Rose	N.B	23 00
Upper St. Simon	N.B	36 00
Upper Sheila (ouvert le 1-10-21)	N.B	34 90
Upper Siegas	N.B	41 50
Upper Smithfield	N.S	30 45
Upper South River	N.S	119 87
Upper South West Mabou	N.S	25 80
Upper Springfield	N.S	15 00
Upper Squamish	B.C	19 00
Upper Tantallon	N.S	437 35
Upper Tilley Road	N.B	16 00
Upper Washabuck	N.S	52 50
Upper Wedgeport	N.S	72 00
Upper West New Harbour	N.S	46 60
Upper Whitehead	N.S	19 00
Upper Wood Harbour	N.S	53 00
Upsalquitch	N.B	333 38
Urbania	N.S	97 00
Urquharts	N.B	33 00
Ursa	Ont	8 05
Usherville	Sask	69 10
Usona	Alberta	62 10
Vachon	P.Q	62 47
Valbrand	Sask	202 69
Valcartier, Village	P.Q	320 00
Val d'Amour	N.B	16 00
Valdor	P.Q	56 44
Vale	Alberta	56 00
Valencay	P.Q	114 00
Valenciennes	P.Q	32 00
Valentia	Ont	200 55
Vale Perkins	P.Q	158 83
Valeport	Sask	111 50
Valhalla	Alberta	161 25
Valin	P.Q	25 40
Valjean	Sask	297 65
Vallée Jonction, ci-devant Beauce Junction	P.Q	1397 05
Vallée Ste Claire	Sask	43 25
Valleville	P.Q	59 75
Valley Centre	Sask	33 25
Valley Mills	N.S	30 00
Valley Station	N.S	40 00
Vallican	B.C	79 00
Valmont	P.Q	208 39
Val Marie	Sask	106 50
Val Morin Station	P.Q	409 65
Valois	P.Q	238 00
Val Ombreuse	P.Q	65 22
Valpoy	Man	29 75
Val Soucy	Alberta	45 40
Vanarsdol	B.C	121 17
Vance	Sask	60 00
Vanbrugh	Ont	44 00
Van Bruyssel	P.Q	555 86
Vancouver, North Arm	B.C	*a*
Vancouver, Vancouver Heights	B.C	*a*
Vandura	Sask	289 50
Vandry	P.Q	82 00

(*a*) Pour recettes *voir* sous Vancouver Sub-Offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Vandyne	Alberta	44 60	Vimy Ridge	Ont	173 21
Vanesti	Alberta	59 65	Vinca	Alberta	25 00
Vankoughnet	Ont	120 40	Vincennes	P.Q	338 32
Vannes	Man	34 03	Vinoit	P.Q	75 24
Vanrena	Alberta	161 40	Vinsula (ouvert le 16-8-21)	B.C	71 50
Vansickle	Ont	34 27	Vinton	P.Q	146 40
Van Winkle	B.C	91 91	Virgil	Ont	253 25
Vargas	B.C	14 41	Virginia East	N.S	39 45
Varsity View	Man	110 00	Vivian	Ont	65 00
Vassar	Man	500 41	Vivian Station	Man	250 20
Vauban	P.Q	287 26	Vogar	Man	126 50
Vaucluse	P.Q	186 46	Voght Valley	B.C	20 00
Vaughan	N.S	135 80	Vogier's Cove	N.S	404 20
Vauquelin	P.Q	12 70	Volmer (ouvert le 1.12.21)	Alberta	32 25
Vautour	N.B	53 55			
Vauvert	P.Q	287 83	Waba	Ont	228 00
Vavenby	B.C	232 00	Wabasca	Alberta	128 60
Vedder Crossing	B.C	156 00	Wabassee	P.Q	81 00
Veilleux	P.Q	24 50	Wacouta	Man	4 75
Valetta (ouvert le 1-2-22)	Ont	13 00	Wadden Cove	N.S	22 50
Vendée	P.Q	64 20	Wadhams	B.C	412 74
Venlaw	Man	41 25	Wagarville	Ont	121 35
Vennachar	Ont	166 15	Wagram (ouvert le 1-5-21)	Ont	Nil
Verbois	P.Q	65 47	Wahstao	Alberta	60 25
Verdant (fermé le 1-6-21)	Sask	Nil	Waitville	Sask	45 50
Verdant Valley	Alberta	22 00	Wako	Ont	124 50
Vermilion Bay	Ont	312 35	Waldeck Line	N.S	77 50
Verna	Sask	30 00	Walden	N.S	71 00
Vernal	N.S	21 00	Waldersee	Man	88 00
Verndale	Sask	24 38	Waldorf (fermé le 16-12-21)	Sask	42 77
Vernon Mines	N.S	15 00	Walkerburn	Man	35 40
Vernon River	P.E.I	310 15	Walkers	Ont	450 50
Vestfold	Man	20 50	Walkers Cutting	P.Q	96 50
Vesuvius	N.S	48 25	Walkers Point	Ont	168 60
Vezina's Corner (fermé le 11-8-21)	P.Q	5 32	Walkerville	N.S	87 10
			Walkleyburg	Man	22 25
Victoria	N.S	72 25	Wallace Highlands	N.S	16 50
Victoria Sub-office No. 6	B.C	*b*	Wallace Mill	P.Q	13 00
Victoria Sub-office No. 9	B.C	*b*	Wallace Station	N.S	231 25
Victoria Sub-office No. 10	B.C	*b*	Wallard	Sask	223 05
Victoria Beach	N.S	334 00	Wallbrook	N.S	53 00
Victoria Beach	Man	412 00	Wallmore	Man	59 00
Victoria Bridge	N.S	122 50	Walnut Grove	B.C	70 00
Victoria Corners	Ont	73 90	Walpole Island	Ont	75 00
Victoria Harbour	N.S	60 00	Wampum	Man	70 10
Victoria Line	N.S	28 00	Wamsley	Ont	60 16
Victoria Mines	N.S	126 70	Wandsworth	Sask	78 00
Victoria Vale	N.S	128 00	Wanganui	Sask	7 00
Victory	N.B	17 00	Wanham	Alberta	186 45
Vidir	Man	70 50	Wanikewin	Ont	29 00
Vieille Eglise	P.Q	211 00	Waniska	Sask	46 70
Vienneau	N.B	59 00	Wapashoe	Sask	21 01
Viewfield	Sask	306 34	Wapske	N.B	292 30
View Hill (fermé le 1-7-21)	B.C	51 05	Warburg	Alberta	22 70
Vigilant	Sask	17 25	Wardlow (ouvert le 1-1-22)	Alberta	75 50
Villagedale	N.S	105 75	Wardrope	Ont	256 20
Village La Prairie	N.B	12 65	Ward's Brook	N.S	131 15
Village St. Augustin	N.B	24 00	Warmley	Sask	9 00
Village Ste. Croix	N.B	56 00	Warrensville	Alberta	24 00
Village St. Irenée	N.B	10 75	Warwick	Alberta	239 65
Village St. Jean	N.B	15 61	Wasa	B.C	369 00
Village St. Paul	N.B	30 50	Wasach	Ont	161 25
Village St. Pierre	N.B	25 50	Wasel	Alberta	20 00
Ville Bouvier	Sask	27 40	Washabuck Bridge	N.S	15 30
Villefranche	Sask	60 50	Washabuck Centre	N.S	37 00
Ville Guay	P.Q	118 00	Wasing	Ont	65 10
Villemay	P.Q	258 10	Wassewa	Man	25 00
Ville Real	P.Q	52 53	Wastina	Alberta	61 80
Villeroy	P.Q	103 35	Watabeag	Ont	73 00

(*b*) Pour recettes *voir* sous Victoria Sub-offices.

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Waterfield	Sask	121 75	Westchester Lake	N.S	5 00
Waterford	N.S	116 00	West Chezzetcook	N.S	165 00
Waterford	N.B	32 40	West Clifford	N.S	66 35
Waterhen	Man	52 25	Westcock	N.B	62 00
Waterloo	N.S	42 00	West Cooks Cove	N.S	44 00
Waternish	N.S	40 00	Westcott	Alberta	92 00
Waterside	N.S	45 00	West Demars	B.C	88 35
Waterton Park	Alberta	216 50	West Devon	P.E.I	197 10
Watervale	N.S	68 20	West Ditton	P.Q	16 00
Watford	N.S	73 22	West Earltown	N.S	10 00
Watling	N.B	19 80	Westerdale	Alberta	50 00
Watt Section, Sheet Harbour	N.S	138 75	West Erinville	N.S	46 00
Wattsford	Alberta	47 00	Westerham	Sask	126 90
Waubamick	Ont	122 58	Westerleigh	Sask	14 50
Waugh	N.B	45 00	Westerly	N.S	20 00
Waugh	Alberta	130 00	Western Head	N.S	70 00
Waugh's River	N.S	117 90	Westfield	N.S	45 50
Waupoos	Ont	278 90	Westfield Centre	N.B	386 10
Wavy Bank	Man	26 15	West Flamborough	Ont	318 20
Wa Wa Hotel (bureau d'été ouvert le 29-8-21)	Ont	500 00	West Glassville	N.B	65 00
			West Guildford	Ont	139 30
Wawashkesh (bureau d'été)	Ont	429 00	Westhazel	Sask	134 60
Wawbeek (fermé le 30-9-21)	Sask	Nil	West Head	N.S	423 65
Waweig	N.B	101 75	West Jeddore	N.S	271 73
Waybrook	Alberta	36 27	Westlake	Sask	31 90
Wayerton	N.B	17 50	West Lakevale	N.S	19 00
Weald (ouvert le 1-1-22)	Alberta	35 00	West Lawrencetown	N.S	87 25
Wealthy	Alberta	24 50	West Liscombe	N.S	46 00
Weatherley	N.S	45 00	West Lochaber	N.S	30 00
Weaver	N.B	37 51	West Mabou Harbour	N.S	4 00
Weaver Settlement	N.S	35 00	Westmere (fermé le 14-9-21)	B.C	Nil
Weaver Siding	N.B	33 68	West Middle Sable	N.S	106 75
Weirstead	P.Q	106 07	West Newdy Quoddy	N.S	195 30
Welby	Sask	168 15	West Northfield	N.S	133 10
Welland Junction	Ont	215 55	West Peace River	Alberta	130 00
Wellfield Settlement	N.B	17 00	West Petpeswick	N.S	44 00
Welling	Alberta	102 00	West Port Clyde	N.S	98 25
Wellington	N.S	95 40	West Quaco	N.B	302 00
Wellington Station	N.S	80 05	West River	N.B	50 00
Wells	N.B	20 00	West Roachvale	N.S	42 00
Wells Brook	N.B	30 00	West St. Andrews	N.S	19 00
Wellsdale	Alberta	139 00	West Shore	Sask	117 50
Wellsville	Alberta	26 00	West Side of Middle River	N.S	86 30
Welsford Road	N.S	24 00	West Springhill	N.S	23 00
Welshtown	N.S	20 00	West Tarbot	N.S	17 50
Welton's Corner (fermé le 30-6-21)	N.S	8 00	West Tatamagouche	N.S	18 00
			Westward Ho	Alberta	85 75
Wenham Valley	Alberta	39 00	West Waterville	N.B	21 00
Weno	Alberta	42 00	West Wingham	Alberta	178 75
Wensley	Ont	131 70	Wexford	Ont	71 00
Wentworth	N.S	104 70	Weymouth Falls	N.S	51 70
Wentworth Creek	N.S	27 50	Weymouth Mills	N.S	156 00
Wentworth Station	N.S	320 00	Whalen Island (bureau d'été)	Ont	102 00
Wentzell's Lake	N.S	60 00			
Wesleyville	Ont	113 25	Wharncliffe	Ont	108 85
West Advocate	N.S	70 00	Wharton	N.S	30 00
West Alba	N.S	60 00	Whatcheer	Alberta	82 75
West Apple River	N.S	11 50	Wheat Centre	Alberta	34 00
Westasta Valley	Sask	20 00	Wheatley River	P.E.I	125 10
West Aylwin	P.Q	214 41	Wheaton Mills	N.B	39 00
West Baccaro	N.S	45 00	Wheaton Settlement	N.B	45 00
West Bay Centre	N.S	118 00	White	Ont	26 50
West Bay Road	N.S	446 36	Whitebeech	Sask	65 00
West Berlin	N.S	161 75	Whiteburn Mines (fermé le 6-12-21)	N.S	5 36
West Branch, St. Nicholas River	N.B	112 45	White Fish Lake	P.Q	30 00
Westbridge	B.C	252 62	White Fox	Sask	126 00
Westbrook	N.S	460 55	Whitehall	Ont	151 75
Westbury Basin	P.Q	18 00	White Head, Pérce	P.Q	206 72
West Caledonia	N.S	58 50	Whitehead, (Kings)	N.B	38 00
Westchester	N.S	25 00	White Lake	B.C	6 00

Bureaux de poste non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Whitemud	Sask	18 00	Windsor Lake	Sask	30 75
White Point	N.S	38 45	Windygates	Man	112 50
White Rapids	N.B	28 10	Windy Lake	Ont	53 81
White Rock Mills	N.S	171 20	Wine Harbour	N.S	175 45
White Sand	Sask	57 55	Wine River	N.B	10 60
White's Brook	N.B	222 58	Wingard	Sask	108 50
White's Corner	N.S	63 00	Wingle	Ont	71 00
White's Cove	N.B	324 25	Wingello	Sask	60 25
Whiteside	Ont	236 00	Winnington	Alberta	31 00
Whiteside	N.S	123 16	Winsloe	P.E.I	219 90
White's Lake	N.S	51 00	Winslow, South	P.Q	21 50
White's Mills	N.B	27 00	Winthorpe	Sask	54 50
White's Mountain	N.B	12 00	Winton	Sask	38 00
White's Settlement	N.B	30 00	Wisdom	Alberta	20 25
Whitestone	Ont	163 30	Wishart	Sask	212 21
White Sulphur	B.C	50 30	Wishart Point	N.B	71 35
White Star	Sask	43 00	Wisla	Man	25 20
Whitewood Gove	Ont	111 25	Wiste	Alberta	164 40
Whitewood Hills	Sask	35 00	Wistaria	B.C	143 00
Whitford	Alberta	123 79	Witchekan	Sask	220 12
Whitkow	Sask	111 50	Wittenburg	N.S	67 20
Whitney	N.B	174 30	Wiwa Hill	Sask	46 00
Whitton	Alberta	3 00	Woermke	Ont	58 66
Whitworth	P.Q	202 20	Wolf Creek	Alberta	141 50
Whycocomagh Bay (North side)	N.S	22 75	Wolf Lake	P.Q	114 70
			Wolverton	Ont	444 40
Whycocomagh Mount	N.S	4 00	Wood	Ont	29 00
Whycocomagh Portage	N.S	13 00	Wood Bay	Man	147 65
Whytecliffe	B.C	215 64	Woodbend	Alberta	34 20
Whytewold	Man	327 83	Woodbine	N.S	26 00
Wickham	N.B	205 00	Woodbourne	N.S	26 25
Wideview	Sask	96 90	Woodburn	Ont	40 00
Wien	Alberta	10 09	Woodfield	N.S	27 45
Wiggins	Sask	58 25	Woodfield	Man	25 55
Wikwemikong	Ont	61 00	Woodglen	Alberta	33 50
Wilburn	N.S	19 00	Woodhouse	Alberta	153 50
Wildmere	Alberta	198 15	Woodington	Ont	240 00
Wild Rose	Sask	123 60	Wood Island	N.B	50 80
Wile Settlement	N.S	24 00	Wood Islands, West	P.E.I	31 25
Wileville	N.S	12 00	Wood Lake	N.B	12 00
Wilfrid	Ont	153 00	Woodmore	Man	104 00
Willard	Man	97 70	Woodpecker	B.C	139 75
Willard Mills	P.Q	59 00	Wood Point	N.B	79 00
Willesden Green	Alberta	77 40	Woodridge	Man	486 88
William	P.Q	68 00	Wood River	Alberta	10 81
Williamsdale	N.S	33 00	Woodrock	Sask	121 75
Williams Point	N.S	23 00	Woodroffe	Ont	682 50
Williams Siding	B.C	102 25	Woodroyd	Man	25 00
Willisville	Ont	207 25	Woodside	P.Q	44 00
Willoughby (ouvert le 1-5-21)	B.C	127 00	Woodside	Man	129 50
Willowdale	Ont	575 17	Woodside	N.B	77 50
Willowdale	N.S	20 32	Woodvale	N.S	45 35
Willowfield	Sask	21 00	Woodville	N.S	41 75
Willow Grove	N.B	40 00	Woodville	N.B	23 00
Willow Hill	Sask	20 00	Woodward's Cove	N.B	280 25
Willowlea	Alberta	35 67	Wordsworth	Sask	400 25
Willow River	B.C	506 65	Woolchester	Alberta	36 00
Willow Springs	Sask	180 00	Wostok	Alberta	427 50
Willowvale	Sask	68 75	Wreck Cove	N.S	69 30
Willowview	Man	37 23	Wrightville	Sask	42 85
Wilmot Valley	P.E.I	100 55	Wyborn	Ont	59 45
Wilson	Ont	85 00	Wyatt Bay	B.C	374 42
Wilson Creek	B.C	100 10	Wycollar	Sask	232 63
Wilson Lake	Sask	42 00	Wyecombe	Ont	299 00
Wilson Landing	B.C	48 45	Wylie	Ont	104 44
Wilson's Corners	P.Q	133 50	Wynot	Sask	99 00
Wilson's Mills	P.Q	87 00	Wyse's Corner	N.S	60 00
Wilson's Point	N.B	11 00	Wyvern	N.S	24 00
Wimmer	Sask	185 80			
Windigo (ouvert le 1-5-21)	P.Q	415 00	Yankee Harbour	N.S	25 00
Windsor Junction	N.S	298 80	Yarm	P.Q	102 75

Bureaux de poste non comptables—*Fin*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Yarmouth Centre	Ont	82 00	Zant	Man	30 00
Yarrow	B.C	173 20	Zawale	Alberta	40 00
Yates	Alberta	18 45	Zbaraz	Man	20 50
Yearley's	Ont	91 00	Zehner	Sask	366 75
Yeomans	Sask	145 90	Zenon Park	Sask	208 05
Yennadon	B.C	139 45	Zeta	Ont	18 60
Yone	N.B	23 60	Zetland	Alberta	181 50
Yonker	Sask	408 25	Zhoda	Man	37 30
York Centre	P.Q	147 00	Zincton	B.C	30 00
York Mills	Ont	164 41	Ziska	Ont	109 80
Younghall	N.B	37 00	Zoldovaro	Alberta	14 50
Young's Cove	N.B	220 00	Zoria	Man	37 45
			Zwickers	N.S	22 00
Zalicia	Man	75 00			

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1922

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34, des Statuts revisés du Canada

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1923

A Son Excellence le général, le Très Honorable Lord Byng de Vimy, G.C.B., G.C.M.G., M.V.O., gouverneur général et commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1922.

J'ai l'honneur d'être,
de Votre Excellence,
le très obéissant serviteur,

J. H. KING,
Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, le 10 novembre 1922.

SOMMAIRE

INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

Localités, etc. — PAGE

A

B

B—*Suite*

Localités, etc. — Page

M—*Suite*

N

Localités, etc. — Page

N—*Suite*

O

P

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1922

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA

OTTAWA, le 20 octobre 1921.

A l'honorable J. H. KING,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1922.

DÉPENSES

Les dépenses totales du ministère pendant l'exercice financier 1921-22, pour les différents travaux de construction, d'entretien et d'exploitation, ont été de $17,939,-494.27, dont $798,526.94 sont imputables sur les crédits de démobilisation.

Ces dépenses peuvent être classifiées sous les titres suivants:

Ports et rivières	$ 6,142,156 79
Dragage, outillage, etc	1,211,582 40
Ponts et chaussées	596,192 70
Edifices publics	7,401,221 70
Télégraphes	1,024,116 11
Divers	765,697 63
Total	$17,140,967 33
Démobilisation	798,526 94
Grand total	$17,939,494 27

Si l'on compare ces chiffres avec le total des dépenses de l'année précédente, on constate une diminution de $3,031,180.04, qui est due à ce que l'on a réduit les dépenses dans tous les item, à l'exception des ponts et chaussées où il y a une augmentation de $399,983.57, causée par la construction d'un pont à Banff, sur la rivière Bow; d'un pont international à Edmundston, N.-B., et d'un nouveau pont à bascule sur le chenal de Burlington, Ont.

RECETTES

Les recettes de l'année se montent à $696,219.88 et proviennent des sources suivantes:

Bassins de radoub..	$112,193 55
Loyers..	111,111 30
Télégraphes..	290,131 34
Recettes casuelles..	180,690 69
Services des bateaux passeurs..	2,093 00
	$696,219 88

La comparaison de ces chiffres avec ceux du dernier exercice financier démontre une diminution de $28,909.42, malgré que les recettes des bassins de radoub aient augmenté de $47,275.40. La baisse la plus considérable se trouve dans le revenu des lignes télégraphiques, elle a été de $40,449.09. Il en est fait mention au chapitre des "Télégraphes".

Le montant de la perception des loyers a diminué de $17,036.90, et il serait moindre si un item de $24,890.06, dû mais non payé l'année dernière, ne se trouvait inclus dans les recettes du présent exercice financier. Cette diminution générale s'explique par une réduction des prix des divers loyers de toute catégorie.

Les recettes casuelles sont variables, et le montant de $180,690.69 perçu durant l'année actuelle, tel que comparé avec les $199,582.85 en 1921, provient des sources suivantes: ventes de propriétés, $24,000.00; locations de dragues et leur outillage, $31,800.00; contributions des provinces et des municipalités intéressées envers le coût des ouvrages, tels que les ponts interprovinciaux, $102,300.00; remboursements, $9,300.00; glissoirs et estacades, un compte en retard, $6,170.00 et plusieurs petits item formant une somme d'environ $7,000.00.

PORTS ET RIVIÈRES

Les dépenses totales de cette division du ministère des Travaux publics ont été de $6,142,156.79, ce qui est $1,399,510.71 de moins que l'année précédente.

Au cours de l'année, on a terminé la construction des ouvrages suivants:

Nouvelle-Ecosse. — Des quais à Bass-River et Soldier's-Cove.

Nouveau-Brunswick. — Un quai à Lord's-Cove.

Ile du Prince-Edouard.—Travaux au lac Nord et à Boat-Harbour.

Québec. — Le bassin de raboub *Champlain* à Lauzon.

Ontario. — Un quai à Maclaren's-Landing; un quai acheté et reconstruit à Milford-Bay; un quai à Sparrow-Lake.

Colombie-Britannique. — Un débarcadère flottant à Boswell; un quai flottant à Carroll's-Landing; un nouveau quai à Courtnay; un quai à Ioco.

Pour remplacer des quais, tellement avariés ou détériorés qu'ils n'étaient plus d'aucune utilité, de nouveaux furent construits aux endroits suivants dans la Colombie-Britannique:

Alice-Arm, Cowichan-Bay, Gabriola-Island, Gange, Kincolith, Ladysmith, Nanson's-Landing, Squirrel-Cove; à Barnstone-Island on a construit une nouvelle tête de quai.

Les travaux suivants exécutés par contrat étaient en voie de progrès mais non achevés à la fin de l'exercice financier:

Nouveau-Brunswick. — Une tête de quai à Black's-Harbour; les ouvrages de la baie de Courtenay.

Québec. — Un brise-lames à l'Anse-aux-Gascons; le renouvellement d'un quai à Gaspé; le prolongement du quai à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

Ontario. — Un brise-lames à Fort-William; un brise-lames à Port-Arthur; des améliorations dans le port de Toronto; un brise-lames à l'île de Toronto.

Colombie-Britannique. — La troisième section de la jetée Steveston; un (nouveau) bassin de radoub à Esquimalt.

DRAGAGE

Les dépenses faites pour le dragage se sont élevées à $1,211,582.40, ce qui est $244,600.50 de moins que l'année précédente.

Pendant l'année, l'expédition du trafic par voies maritimes s'est bien maintenue, et spécialement le transport des grains vers l'Est a été très actif sur les grands lacs. Le ministère s'est efforcé en autant que possible d'accéder aux demandes pour du dragage afin de restaurer et d'entretenir les chenaux et les ports et de leur donner les largeurs et les profondeurs voulues. Bien que le coût de la main-d'œuvre et des matériaux soit généralement resté au même niveau, il y a eu certaines réductions et le coût des divers travaux s'en est ressenti.

On n'a exécuté que les travaux urgents et d'importance publique, ce qui fait qu'un certain nombre des dragues du ministère n'a pas été utilisé. Il en a été loué quelques-unes à des particuliers, donnant un profit considérable au gouvernement. On a ainsi conservé plusieurs vaisseaux sans qu'il en coûte un sou au ministère, et ils pourront être utilisés à nouveau quand le trafic maritime aura augmenté dans des proportions qui justifieront le gouvernement de faire de plus grandes améliorations des ports.

On a commencé la construction d'une petite drague pour améliorer le chenal de la rivière La Biche, dans le but de faciliter le trafic sur le lac de ce nom, dans l'Alberta. Le ministère a aussi disposé de trois dragues, deux remorqueurs et huit chalands qui n'étaient plus de service.

La drague "Fruhling" a été d'un grand secours à la cité de New Westminster, C.-B., lorsque l'aqueduc a été complètement intercepté par l'inondation désastreuse dans la Vallée de la Fraser Inférieure. Dans cette circonstance la drague a servi de pompe à incendie pendant quelques mois. Quand l'occasion s'est présentée cette drague a porté assistance aux vaisseaux en détresse.

Des rapports spéciaux, au nombre de quatre-vingt-six, décrivant les travaux de dragage exécutés pendant la saison, ont été transmis aux ministères de la Marine et des Pêcheries et du Service Naval, afin que les navigateurs soient mis au courant des changements faits sur les cartes marines, et que des avis leur soient donnés que ces travaux ont été parachevés.

Pour obtenir un meilleur résultat, il importe de mentionner que l'on a consulté avec beaucoup d'avantage différents ministères du gouvernement, qui avaient des connaissances d'une nature spéciale sur certains problèmes que devait résoudre le ministère des Travaux publics.

Des travaux de dragage ont été exécutés aux places suivantes, où les dépenses se sont élevées à $10,000 ou plus.

Nouvelle-Ecosse.—Glace Bay, St. Peter's Narrows, Shenacadie, Sydney et Yarmouth.

Nouveau-Brunswick.—Bathurst, Campbellton, rivière Miramichi et St-Jean (*Sand Point*).

Ile du Prince-Edouard.—Charlottetown et rivière Murray.

Québec.—Batiscan, rivière Harricanaw et Rimouski.

Ontario.—Belleville, Goderich, Kingston, Kingsville, Port Burwell, Port Stanley et Sault Sainte-Marie.

Manitoba.—Ile Big George, Le Pas et rivière Rouge.

Colombie-Britannique.—Rivière Fraser, Kootenay Landing, rivière Skeena et Victoria Harbour.

Sur la rivière Fraser on a fait du dragage considérable à Nicomen, à la jetée Steveston et à l'étang Woodwards.

PASSAGES D'EAU

Jusqu'en 1918, le ministère du Revenu de l'Intérieur avait sous son contrôle et sa gérance la perception des droits d'accise, les impôts de l'intérieur, les étalons des poids et mesures, ainsi que la perception du péage des ponts, des passages d'eau et des loyers.

En vertu d'un Arrêté en Conseil, du 18 mai 1918, le ministère du Revenu de l'Intérieur fut amalgamé avec celui des Douanes, et par un Arrêté en Conseil, daté du 3 juin 1918, l'administration de la loi concernant l'inspection du gaz, de l'éclairage électrique et des poids et mesures, la falsification des produits alimentaires, des médicaments brevetés, etc., a été transférée au ministère du Commerce. Et pour disposer autrement certains droits dans le service public, un Arrêté en Conseil, en date du 3 juin 1918, a été passé pour transférer du ministère du Revenu de l'Intériuer au ministère des Travaux publics l'administration de la loi des passages d'eau (chap. 108 R. S. 1906).

Le transfert en question a été effectué le 22 juillet 1918, et les états de compte démontrèrent qu'à cette date il était dû un montant de $3,016.12, et à la fin de l'exercice financier 1919, cette somme s'était accrue de $423.00, formant un total de $3,484.12 à percevoir. Dans le cours de l'année $1,635.50 furent payés, laissant une balance de $1,848.62, qui n'est pas encore soldée.

Les recettes accumulées pendant le présent exercice financier se montent à $2,092.00, provenant de l'adjudication de dix-neuf permis de traversée, dont l'un rapporte $1,530.00, un $130.00, un autre $100.00; tandis que les autres vont en gradation descendante de $75.00 à $1.00 par année.

La question des passages d'eau n'étant que d'un intérêt purement local, le but de ces permis n'est pas de créer un revenu, mais c'est plutôt d'établir des règlements pour régir le service des bateaux passeurs. En effet, le ministère consulte invariablement les municipalités intéressées en ce qui regarde les taux de péage des passages d'eau.

ÉDIFICES PUBLICS

Pour la construction, l'entretien et la réparation des édifices public dans tout le Dominion, sans compter les hôpitaux et les édifices militaires, on a dépensé la somme de $7,401,221.70, ce qui représente $1,042,670.50 de moins que le montant de l'année dernière. Ces dépenses sont réparties comme suit: $2,289,787.92 pour la construction et l'amélioration des édifices publics, et $5,111,433.78 pour les réparations et l'entretien.

Les édifices suivants ont été parachevés dans le cours de l'année:—

Ontario.—L'édifice d'enseignement, à Kingston et la Station Postale "A", à Toronto.

Alberta.—La station d'aviation, à High River.

Colombie-Britannique.—Bureau de poste, bureau des Douanes et bureau de télégraphe, à Bamfield.

Les édifices non terminés à la fin de l'exercice financier sont comme suit:—

Nouveau-Brunswick.—Usine du pouvoir, à l'île Partridge.

Ontario.—Edifice du Parlement, à Ottawa.

ÉDIFICES MILITAIRES

Nouveau-Brunswick.—Inspection et amélioration du système de chauffage au sanatorium Jordan.

Québec.—Changements aux pavillons et aux dortoirs, à Ste-Anne de Bellevue. Installation d'un incinérateur et améliorations des ouvrages de plomberie, etc.

Ontario.—On a réparé les avaries causées par un incendie au pavillon n° 8, à l'hôpital Brant, Burlington, aussi amélioré le drainage, l'appareil frigorifique, le système de chauffage, etc.

A l'hôpital Westminster, London, les terrains ont été nivelés et pourvus d'un système d'éclairage. On a installé un incinérateur, amélioré l'appareil de chauffage et donné plus de protection en cas d'incendie.

Dans l'hôpital orthopédique, à Toronto, on a remodelé le premier étage où se fabriquent les membres artificiels, installé des ventilateurs électriques et amélioré l'appareil de chauffage.

Manitoba.—Le système de chauffage a été inspecté et mis en bon état dans l'hôpital Tuxedo, Winnipeg.

Colombie-Britannique.—A l'hôpital Shaughnessy, Vancouver, on a fait des modifications à l'école des métiers pour la convertir en résidence des infirmières. Des systèmes de chauffage et d'éclairage électrique ont été installés.

A Works Point, Victoria, un édifice des bureaux militaires a été reconstruit.

BAUX DE LOCATION

Le coût de l'entretien des édifices publics parait considérable, mais il ne faut pas perdre de vue que ces dépenses ne s'appliquent pas seulement qu'aux édifices appartenant essentiellement au gouvernement; en effet, la somme de $1,062,789.76 a été payée pendant le dernier exercice financier pour le loyer de bâtisses occupées par les différents ministères.

On a payé plus de la moitié du montant total pour accommoder le service public dans la cité d'Ottawa, et le tableau suivant indique le nombre de baux en vigueur et les montants des loyers payés dans chaque province:

	Nombre de baux en vigueur	Montants payés en loyers pendant l'exercice 1922
Nouvelle-Ecosse..	23	$ 7,796 15
Ile du Prince-Edouard..	3	473 25
Nouveau-Brunswick..	18	7,411 24
Québec..	66	67,472 79
Ottawa..	64	689,726 53
Ontario..	95	87,512 55
Manitoba..	39	36,707 19
Saskatchewan..	44	33,428 20
Alberta..	52	80,099 14
Colombie-Britannique..	52	52,162 72
	456	$1,062,789 76

RECONSTRUCTION DE L'ÉDIFICE DU PARLEMENT, À OTTAWA

Comme le Parlement était en session au commencement de l'exercice financier, les travaux de construction à l'intérieur de l'édifice furent pratiquement arrêtés. Cependant, les ouvrages furent continués dans les ateliers de la maçonnerie, de la menuiserie, du modelage et des structures en fer forgé.

On trouvera ci-après un rapport détaillé du progrès des travaux au cours de l'année:

Maçonnerie extérieure.—L'érection de la tour principale a été continuée jusqu'à sa hauteur actuelle d'environ 153 pieds, l'ouvrage a cessé le 26 octobre, et l'on a posé un toit temporaire. Tous les trottoirs en granit autour de l'édifice, les marches en granit de toutes les entrées et la rampe autour de la tour principale ont été parachevés.

Maçonnerie intérieure et ouvrage en marbre.—On a complété le plafond à arêtes et nervures dans le hall d'honneur, entre les corridors du nord et du sud, et sculpté toutes les rosaces en pierre. La sculpture des rosaces en pierre a été terminée dans le hall d'honneur, entre le corridor du nord et les passages transversaux entre le hall d'honneur et la salle de lecture de la Chambre des Communes et la salle du comité des Chemins de fer, ainsi que des rosaces au-dessus du corridor du nord au troisième étage.

Tous les ouvrages en pierre et les planchers en marbre ont été posés et complétés dans le hall de l'entrée principale, à l'exception du jointoiement et du plafond au-dessus de l'étage en mezzanine, qui est plâtré. On a aussi terminé la pose de la pierre dans l'antichambre entre le hall de l'entrée principale, au niveau du troisième étage, et la salle commémorative, dans la tour principale. Mais les dessins de décoration du plancher de l'antichambre n'ont pu être mis en place parce que l'architecte ne les a pas fourni.

La pierre, les marches et le plancher en marbre, depuis les portes d'entrée au-dessous de la tour, jusqu'à la rotonde de l'entrée principale ont été mis en place. L'étage principal fut aussi complété, à l'exception de la sculpture des rosaces du plafond, etc.

On a posé et complété les lambris des murs en pierre et les marches en marbre de l'escalier à l'extrémité Est du corridor du nord depuis le rez-de-chaussée jusqu'au troisième étage. Il en a été ainsi de l'escalier situé à l'extrémité est du corridor du sud, depuis le rez-de-chaussée jusqu'au cinquième étage. On a complété l'ouvrage en pierre et les paliers en marbre de l'escalier à l'extrémité nord du corridor transversal à l'ouest de la Chambre du Sénat.

Le fût en granit de la grande fenêtre commémorative, sur le côté ouest du hall d'honneur, près de la bibliothèque, a été enlevé; l'on a ajouté un écran en pierre de Tyndall dans la partie inférieure de la fenêtre, et la colonne a été remise en place au-dessus de l'écran.

On a complété les ouvrages en pierre et en marbre dans le bureau de poste, au rez-de-chaussée, au-dessous du hall de l'entrée principale. Tous les enduits et plâtrage ont été parachevés dans la pièce de travail du bureau de poste, au nord du hall de l'entrée principale.

On a installé les arches des planchers en terra-cotta dans les chambres du quatrième étage au-dessus du hall de l'entrée principale, ainsi que dans l'entrée principale. Le fini des planchers en ciment a été achevé dans les chambres du quatrième étage.

Boiserie intérieure.—Les sous-entrepreneurs ont fini la boiserie intérieure de la salle du Sénat, et les frises sculptées au-dessus des panneaux sur les murs latéraux, ainsi que les figures sculptées, placées aux extrémités de ces frises, ont été entièrement parachevées dans la Chambre du Sénat pour la session de 1922.

A l'étage principal, de même qu'aux troisième, quatrième et cinquième étages, on a posé de nouvelles portes dans les chambres du pavillon.

Les chambres 258 et 259, à l'étage principal et à distance du corridor du sud, ont été converties en un fumoir pour les membres du Sénat. Les panneaux en chêne, les plafonds décorés en poutrelles, etc., ont été exécutés conformément au contrat et le tout s'est trouvé fini pour la session de 1922.

Balustrades et rampes des escaliers.—On a posé les balustrades des escaliers à l'extrémité Est des corridors du nord et du sud, de l'escalier n° 3, dans la partie Est du corridor du sud, ainsi que de l'escalier à l'extrémité Ouest du corridor du nord. Il en a été de même pour la balustrade de l'escalier situé à l'extrémité nord du corridor transversal, à l'ouest de la Chambre du Sénat. Ceci complète l'installation de toutes les balustrades dans tout l'édifice.

Ouvrage en bronze et en fer.—On a mis en place les portes de bronze tournantes aux entrées de la Chambre des Communes et du Sénat, ainsi que les portes tournantes pour le bureau de poste.

Portes extérieures.—Les portes en bois de teck pour l'entrée principale au-dessous de la tour ont aussi été installées.

Couverture des planchers.—Toutes les couvertures en caoutchouc et en linoleum pour les planchers ont été posées dans tout l'édifice.

Décorations.—On a complété les décorations dans le fumoir de la Chambre des Communes, dans la salle des caucus de l'opposition, au quatrième étage, ainsi que dans la salle des caucus du gouvernement, à l'étage principal.

Généralement.—Au cours du dernier exercice financier, les conditions qui régissent l'emploi de la main-d'œuvre ont été très bonnes. Toutes les classes de métiers ont fourni une main-d'œuvre abondante. On a adhéré aux taux des gages approuvés par le ministère, et accepté la nouvelle liste, reçue en juin dernier, mentionnant une diminution de 10 cents par heure pour la majorité des travaillants.

Le nombre moyen d'ouvriers employés par les entrepreneurs généraux et les sous-entrepreneurs, au cours de l'année, a été de 344.

Pendant l'année, il y a eu six assemblées du conseil donnant des avis et trois assemblées du comité conjoint pour la reconstruction de l'édifice du parlement.

Avec le consentement du conseil et du comité, les entreprenurs généraux ont adjugé les sous-contrats suivants pendant l'exercice financier 1921-22:—

Le 3 mai 1921, à Wallace Sandstone Quarries, Limited, de Montréal, P.Q., pour de la pierre calcaire Tyndall, à raison de $9,600.00.

Le 14 avril 1921, à MM. Campbell & Williams, de Bell's Corner, Ont., pour de la pierre de grès, de Nepean, à raison de $2,450.00.

Le 14 juillet 1921, à Wallace Sandstone Quarries, Limited, de Montréal, P.Q., pour de la pierre de grès de Wallace, pour la tour, à raison de $2,400.00.

Le 14 juillet 1921, à Robert Mitchell Company, Limited, de Montréal, P.Q., pour les portes en bronze tournantes, à l'entrée du bureau de poste, à raison de $3,400.00.

Le 25 août 1921, à Bromsgrove Guild (Canada), Limited, de Montréal, P.Q., pour la boiserie intérieure du fumoir pour les membres du Sénat, à raison de $6,300.00.

Le 2 août 1921, à MM. Campbell & Williams, de Bell's Corner, Ont., pour de la pierre de grès de Nepean pour la tour, à raison de $5,945.00.

Le 5 octobre 1921, à Wallace Sandstone Quarries, Limited, de Montréal, P.Q., pour de la pierre calcaire de Tyndall pour l'intérieur et les escaliers de la tour, à raison de $9,600.00.

En sus des contrats ci-dessus mentionnés, une commande a été donnée à Architectural Bronze and Iron Works, pour les portes en bronze du vestibule de l'entrée principale, à raison de $4,120.00.

AMEUBLEMENT

Chaises:	
Owen Sound Chair Company, Owen-Sound, Ont.	$20,674 00
R. A. Sproule & Son, Ottawa.	17,301 50
Pupitres et tables:	
Interior Hardwood Co., Kitchener, Ont.	5,740 00
R. A. Sproule & Son, Ottawa.	5,978 00
Jas. Ogilvy's, Limited, Montréal, Qué.	480 00
Preston Furniture Co., Preston, Ont.	530 70
Tables spéciales dans les salles de lecture, les vestibules publics, etc.:	
Jas. Ogilvy's, Limited, Montréal, Qué.	1,435 90
Bromsgrove Guild (Canada), Limited, Montréal, Qué.	1,900 00
R. A. Sproule & Son, Ottawa.	450 00
Bibliotèque, porte-journaux, ameublement de la salle à manger:	
Jas. Ogilvy's, Limited, Montréal, Qué.	881 40
Bromsgrove Guild (Canada), Limited, Montréal, Qué.	6,805 00
Interior Hardwood Co., Kitchener, Ont.	6,572 00
Interior Harwood Co., Kitchener, Ont. (écran).	275 00
Ameublement de la salle à manger privée:	
Henry Morgan & Co., Montréal, Qué.	1,005 00
Jas. Ogilvy's, Limited, Montréal, Qué.	960 15
Castle & Sons, Reg'd., Montréal, Qué.	375 00
Baetz Bros. & Co., Kitchener, Ont.	540 00
Preston Furniture Company, Preston, Ont.	937 40
Meubles rembourrés:	
Castle & Sons, Reg'd., Montréal, Qué.	16,934 00
F. E. Coombe & Co., Kincardine, Ont.	3,120 00
Bromsgrove Guild (Canada), Limited, Montréal, Qué.	340 00
H. Krug & Company, Kitchener, Ont.	850 00
Ameublement complet pour des salles spéciales:	
Castle & Sons, Reg'd., Montréal, Qué.	18,157 00
Bromsgrove Guild (Canada), Limited, Montréal Qué.	3,970 63
Henry Morgan & Co., Ltd., Montréal, Qué.	497 50
H. Krug & Co., Kitchener, Ont.	15,900 00
Rideaux:	
Des commandes pour des rideaux, au montant de. . . . . furent données à différentes firmes pour les salles les plus importantes dans l'édifice.	4,503 30

Les commandes suivantes ont été données par l'entremise de la Commission des achats du Canada:

Pupitres, tables et porte-chapeaux:	
Office Specialty Manufacturing Co., Ltd., Ottawa	$58,650 00
Chaises oscillantes:	
Knechtel Furniture Co., Ltd., Hanover, Ont.	28,800 00

TÉLÉGRAPHES

Pendant le dernier exercice financier, les lignes de poteaux mesuraient 11,388½ milles, les fils 14,038¼ milles et les câbles 360¾ milles; il y avait 1,298 bureaux en opération Au cours de l'année, 548,181 messages ont été expédiés par les lignes télégraphiques du gouvernement, alors que pendant l'année précédente on en avait expédié 636,471, ce qui est une diminution de 88,290 messages.

Les dépenses pour la construction, les réparations et l'entretien des lignes télégraphiques ont été de $1,024,116.11, tandis qu'elles avaient été de $1,083,242.05 l'année précédente, soit une diminution de $59,125.94.

Les recettes ont diminué de $40,339.09 depuis 1920-21; cette réduction s'est effectuée en grande partie sur la ligne Ashcroft-Dawson, et les lignes de l'Alberta, qui démontrent une diminution de $25,022.58 et $11,230.79 respectivement.

La population du Yukon décroît sensiblement et l'on doit s'attendre à ce que le montant des affaires baisse en proportion. Dans l'Alberta, la même raison n'existe pas, mais les lignes télégraphiques appartenant à des compagnies commerciales se sont établies dans la région antérieurement desservie par celles du gouvernement; et c'en est rendu à un tel point que de longs trajets de nos lignes seront bientôt complètement abandonnés.

GALERIE NATIONALE

Le rapport de l'année dernière contenait une revue sommaire des progrès constatés depuis que la Galerie a été fondée en 1880, mais cette année a été la plus importante de son histoire. Les nouvelles salles, décrites dans le rapport de 1921, ont été ouvertes au public, le 12 septembre 1921; et pendant les derniers six mois de l'exercice financier, il s'est enregistré 75,000 visiteurs à la Galerie.

Dans le mois d'octobre, peu de temps après l'ouverture, on a compté jusqu'à 18,753 personnes, le dimanche après-midi; mais ce chiffre est tombé à environ 8,000 dans le mois de mai suivant. Le total des 40,573 visiteurs du dimanche représente environ quarante pour cent des 106,693 qui se sont enregistrés pendant le cours de l'année civile depuis la date de l'ouverture.

En tenant compte de la proportion de la population, très peu de centres, où les productions artistiques sont en honneur, peuvent égaler une telle assistance, et c'est un témoignage flatteur envers les citoyens d'Ottawa qui savent apprécier les œuvres d'art.

Du 20 décembre 1921 au 31 mars 1922, on a organisé quatre expositions spéciales dans la Galerie.

On a continué la politique établie depuis quelques années de prêter des œuvres d'art de la Galerie Nationale pour les exposer dans d'autres parties du Dominion, et dix-huit cités et villes ci-après mentionnées ont su profiter de cette faveur: Halifax, N.-E.; Montréal, P.Q., Ottawa, Toronto, Hamilton, Welland, Tillsonburg, London, Sarnia, Collingwood, Port Arthur et Fort Willian, Ont.; Winnipeg, Man.; Regina et Moose Jaw, Sask.; Medicine Hat, Alta.; New Westminster et Vancouver, C.-B.

Dans le cours de l'exercice financier, on a fait l'achat de vingt-deux peintures à l'huile, trois aquarelles et pastels et une sculpture. Deux peintures et un bronze ont été donnés gratuitement. Trois peintures à l'huile, une aquarelle et une statuette provenant d'une œuvre diplômée, en plus de cent quarante-quatre gravures originales et quatorze cent trente-neuf reproductions ont été ajoutées à la collection.

On trouvera la description détaillée des nombreuses acquisitions dans le rapport des commissaires de la Galerie Nationale, qui est inclus dans la dernière partie du présent volume.

A ce rapport se trouvent annexés des états détaillés des opérations des différentes divisions du ministère et description complète des divers travaux exécutés par le ministère au cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble serviteur,

J. B. HUNTER,
Sous-ministre.



ÉDIFICES PUBLICS

Par R. C. WRIGHT, architecte en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

ANNAPOLIS ROYAL

Edifice public.—L'installation intérieure des bureaux de poste et des douanes, y compris les grilles en cuivre, a été parachevée.

Les détails de ces travaux sont décrits dans le rapport de l'année précédente.

AMHERST

Manège militaire.—Le 24 novembre 1921, un contrat a été adjugé à MM. N. & M. Deskallino pour le nivellement des terrains, le pavage, les rigoles, les drains, etc., au manège militaire. Cet ouvrage comprenait la pose d'une couche hydrofuge sur les murs extérieurs autour des soubassements; le placement de drains en tuiles au-dessous des fondations; l'installation de trois puisards et d'un nouveau drain de 12 pouces, en arrière de l'édifice et raccordé avec l'égoût de la ville.

On a nivelé et disposé les terrains autour de l'édifice, construit une chaussée en béton armé, avec caniveaux et trottoirs en béton, et posé du gazon de manière à compléter tout l'entourage de la bâtisse.

HALIFAX

Hôpital Rockhead.—Le vieil hôpital de détention pour les cas de tracoma et la nouvelle annexe construite pour les soldats ont été convertis en un hôpital d'immigration en cas d'urgence. On a renouvelé ou réparé, suivant le cas, la plomberie, les systèmes de chauffage et d'éclairage. Des lits ont été installés, ainsi que tout l'aménagement nécessaire pour un hôpital de ce genre.

ÎLE LAWLOR

Edifice de la quarantaine.—Le 5 janvier 1922, un contrat a été passé avec la *Frask Artesian Company, Ltd.*, pour creuser un puits artésien et ses accessoires pour fournir l'eau potable nécessaire.

Bâtisse des chaudières.—Des chaudières à vapeur ont été fournies et installées, avec pompe d'alimentation, ainsi qu'un système de chauffage dans la bâtisse des bains et les chambres de désinfection.

Additions aux bâtisses des bains et de désinfection.—Une aile nouvelle, de 16 x 60 pieds, a été ajoutée à la bâtisse de désinfection. Les murs sont construits avec des colombages de 2 x 6 pouces, lambrissés à l'intérieur et l'extérieur en planches de lambris, recouvertes d'un papier à construction et de bardeaux; la couverture du toit est en goudron et gravier.

Un désinfecteur a été installé à l'intérieur de cette bâtisse. Il a été construit avec des murs et des chevrons en bois de 2 x 4 pouces. L'intérieur a été lambrissé en planches

et blindé avec de la tôle galvanisée. L'extérieur est lambrissé avec des planches embouvetées avec des joints en forme de V. Tous les murs sont remplis avec du bran de scie. Tous les planchers de la bâtisse de désinfection et du désinfecteur sont en béton.

Un nouveau passage couvert, de 10 x 70 pieds a été construit pour communiquer avec cette bâtisse. Il est supporté par des poteaux de 6 x 6 pouces, munis de blocs d'assise de 2 x 6 pouces. Le toit est fait avec des chevrons couverts en planches, sur lesquelles on a posé une couverture en bardeaux. Le plancher du passage est en béton.

On a aussi construit une nouvelle bâtisse pour les bains, de 18 x 64 pieds, dont la fondation repose sur des pilotis. Le plancher de cette bâtisse est en béton, les murs sont en bois de 2 x 4 pouces, et les chevrons sont en bois de 2 x 6 pouces. Les murs extérieurs sont en planches lambrissées en bardeaux. Les murs intérieurs sont lambrissés avec un papier à construction sur lequel on a posé un lambris en planches embouvetées avec des joints en forme de V. Dans la nouvelle et dans la vieille bâtisse des bains, il a été installé vingt-quatre bains en acier pour les douches; quatre cabinets d'aisance et un lavabo. L'eau chaude et l'eau froide sont distribuées partout dans ces édifices. Deux ventilateurs en cuivre ont été placés dans la bâtisse des bains; ils se terminent par un capuchon placé au-dessus du toit. Toutes ces bâtisses sont chauffées à la vapeur. Elles ont été peinturées à l'intérieur et à l'extérieur.

Edifice de détention pour les passagers de première classe.—Cet édifice, originairement employé comme lieu de détention pour les passagers de première classe, a été converti en deux résidences pour le personnel de la station de quarantaine. Chaque logement contient trois chambres à coucher, une chambre de bain, une salle à diner et une cuisine. On a démoli toutes les cloisons, et elles ont été remplacées par des cloisons en bois embouveté avec des joints en forme de V et construites conformément aux plans. Les solives de plancher étant trop détériorées ont été aussi renouvelées.

Une chaudière neuve à vapeur a été installée pour le chauffage à la vapeur dans tout l'édifice. L'eau chaude est fournie par un réchaud spécial. On a posé de nouveaux fils pour l'éclairage électrique. Trois couches de peinture ont été données à la boiserie intérieure (y compris les planchers) et à la boiserie extérieure.

Le système de drainage se vide dans une fosse septique et le liquide passe dans l'eau.

Les matériaux nécessaires ont été achetés et les travaux ont tous été exécutés à la journée (à l'exception de la plomberie et du chauffage).

Edifice de détention pour les passagers de troisième classe.—On a posé dans deux chambres de bain, quatre lavabos et deux cuvettes de buanderie. Un grand évier émaillé a été installé dans la cuisine. Les chambres de bain et la cuisine sont amplement fournies d'eau froide et d'eau chaude, cette dernière au moyen d'un réchaud spécial.

Les fondations des latrines de cet édifice étant devenues bien détériorées, on a dû les remplacer par des murs neufs en béton. On a donné trois couches de peinture à l'extérieur des latrines. Le tuyau de drainage se déverse dans le ravin.

Bâtisse de détention auxiliaire (antérieurement hôpital allemand).—Les plans indiquaient la démolition de toutes les cloisons dans cet édifice, et la construction de nouvelles cloisons en planches embouvetées avec joints en forme de V, le tout conforme aux exigences requises.

Dans le corps principal de la bâtisse il y a deux dortoirs pour seize lits. A chaque dortoir est annexée une chambre de toilette au complet, comprenant deux lavabos, deux cabinets d'aisance et deux cuvettes pour le lavage. Dans ce corps de logis il y a aussi des salles à diner et de récréation et une grande cuisine.

L'eau froide et l'eau chaude circulent partout, et celle-ci est fournie au moyen d'un réchaud spécial. On a posé tous les fils nécessaires pour l'éclairage électrique,

A chaque extrémité de la bâtisse, deux tambours neufs ont été placés pour la saison rigoureuse. Le système de drainage fixé dans cet édifice est bien complété.

Pavillons des varioleux.—Il y a une série de trois pavillons, dont deux servent d'hôpital contenant huit lits. Le pavillon du milieu est habité par le personnel de l'hôpital.

Toutes les vieilles cloisons ont été démolies, et l'on a construit de nouvelles cloisons en bois de lambris, conformément aux plans.

Des passages couverts font communiquer chaque hôpital avec la bâtisse de l'administration. Il y a des chambres de bain dans chaque pavillon, et chaque chambre de bain est pourvue d'une cuvette pour le lavage, deux lavabos et un cabinet d'aisance. On a construit deux fenêtres en saillie dans le pavillon de l'administration, une nouvelle porte à l'entrée d'en avant avec un vestibule.

Tous ces pavillons ont été pourvus d'un système d'éclairage électrique, et approvisionnés d'eau froide et d'eau chaude. Cette dernière est fournie au moyen d'un réchaud spécial. Un système de fosses-septiques contrôlent le drainage.

LIVERPOOL

Edifice public.—Une annexe nouvelle, de 29 x 13 pieds a été ajoutée à la salle de travail des employés dans le bureau de poste. Elle comprend un rez-de-chaussée et un soubassement, avec entrée pour les malles, une plate-forme et des marches en béton. Le compartiment au charbon est placé au-dessous.

Le plancher du soubassement est en béton, les murs sont en brique. La face extérieure des murs est en brique pressée, avec couronnements, allèges et têtes des fenêtres en pierre de taille.

Les travaux ont été exécutés par du travail à la journée.

TRURO

Site d'un édifice public en projet.—Dans la maison sise sur l'emplacement, acheté pour le site d'un édifice public projeté, on a installé une fournaise à air chaud, avec tuyaux et registres, ainsi qu'un tuyau pour la fumée.

YARMOUTH

Edifice public.—Le 7 janvier 1921, un contrat a été adjugé pour fournir et installer l'aménagement intérieur du bureau de poste. On a aussi mis en place deux poteaux avec des lumières, le fil du compteur sur les poteaux, et des lampes électriques avec les garnitures et les accessoires.

Cet ouvrage décrit dans le rapport de l'année précédente a été complètement parachevé.

Le 28 mars 1922, on a vendu à Benjamin Franklin Frask, pharmacien, à Yarmouth, N.-E., pour la somme de $7,700, le terrain et la maison achetés en 1911, et connue sous le nom d'Edifice Bingay, stiués sur le côté est de la rue Main. Cette bâtisse comprenait trois étages en brique et était contiguë à l'édifice public. L'emplacement et l'édifice couvraient le lot n° 22 et 6 pieds du lot n° 23, ayant 30 pieds de front sur le côté est de la rue Main, et 140 pieds 4 pouces de profondeur, avec un passage de 20 pieds à l'est.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

On a fait des réparations, des changements et des améliorations aux édifices publics, à Charlottetown, Georgetown, Montague, Summerside et Tignish.

NOUVEAU-BRUNSWICK

ST-JEAN

Nouveau bureau de poste.—Le long et en arrière du lot situé sur la rue Canterbury, un trottoir en béton a été construit sur toute la longueur de l'emplacement; on a en même temps posé une clôture avec poteaux en béton et des tuyaux en fer de manière à enclore tout le terrain. Une passerelle en béton part aussi du trottoir sur la rue pour se rendre à l'entrée en arrière du bureau de poste.

ÎLE PARTRIDGE

Station de quarantaine.—Le 21 septembre 1921, un contrat a été adjugé à MM. Kane & Parker pour la construction d'une bâtisse contenant un système de désinfection et des salles de bains.

L'ouvrage comprend un édifice de 78 & 94 pieds, à deux étages en brique et en terra cotta.

Au premier étage est située une chambre où se trouve un vaste four contenant deux cornues pour opérer la désinfection. Il y a aussi le compartiment des chaudières chauffées à l'huile, et une pompe; la chambre des machineries dans laquelle sont placés une machine de 37½ H.P. chauffée à l'huile et un générateur pour fournir l'énergie électrique requise sur l'île; la fondation pour une machine duplex, qu'on installera plus tard; des salles de bains; des vestibules d'attente, etc. Le deuxième étage est divisé en salles d'attente, en chambres contenant de grandes armoires, le compartiment des éventails, et en bureaux.

Le plancher du premier étage est en béton armé aux endroits où il est supporté par des colonnes en béton; ailleurs il est en béton ordinaire sur une assise en pierre. Les cloisons du premier étage sont en briques. Le plancher du deuxième étage est en bois, et les cloisons sont construites sur des colombages en bois. Le toit de l'édifice est couvert en gravier et goudron.

L'édifice est chauffé par des radiateurs à vapeur, et éclairé par l'électricité.

Un grand réservoir en acier, de 16 pieds de diamètre par 10 pieds de hauteur est placé le long de l'édifice pour emmagasiner l'huile nécessaire à alimenter la chaudière de l'appareil de chauffage.

L'édifice est actuellement presque fini et sera prêt pour la prochaine saison.

Le 18 octobre 1921, un contrat a été passé avec MM. W. A. Munro & Sons, pour faire de grandes réparations, des changements et des additions aux diverses bâtisses.

Un balcon nouveau très-spacieux et une serre pour les plantes ont été construits à la résidence des médecins, la serre est chauffée par des radiateurs à vapeur.

On a installé quatre tuyaux verticaux munis de boyaux dans l'édifice de détention pour les passagers de première classe, afin de protéger la bâtisse en cas d'incendie.

En arrière de l'édifice de détention pour les passagers de deuxième classe, un hangar à charbon a été construit. On a aussi renouvelé les bancs et les tables.

Dans la bâtisse de détention pour les passagers de troisième classe, le réservoir à l'eau a été renouvelé et raccordé à tous les tuyaux distribuant l'eau.

Au-dessous du soubassement de cette même bâtisse on a creusé pour faire un compartiment à charbon additionnel.

L'annexe commencée l'année dernière au côté nord de cette bâtisse a été complétée durant le présent exercice financier.

Sur le côté sud de l'édifice de quarantaine auxiliaire, un porche et un compartiment à charbon ont été érigés pour remplacer la vieille structure que l'on a démolie.

Les autres ouvrages faisant partie du même contrat consistent en réparations et en peinturage aux endroits requis.

QUÉBEC

GRANBY

Edifice Granby.—L'édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, a été complété.

On a fourni et installé l'aménagement intérieur du nouveau bureau de poste, y compris les devants en cuivre pour les boîtes à lettres et les tiroirs, les grilles en cuivre ainsi que les plaques de cuivre pour les inscriptions.

GROSSE-ILE

Station de quarantaine.—En cet endroit les divers travaux ont été exécutés à la journée, à l'exception des item suivants pour lesquels on a demandé des soumissions:—

Réparations au toit de l'usine du pouvoir électrique et des dynamos.

Démolition d'une chambre de bains à la résidence de l'aumônier anglican.

La fourniture de 213 châssis doubles pour les bâtisses de détention pour les passagers des première et deuxième classes.

Ouvrages de plomberie, en tôle galvanisée, ventilateurs, etc.

Installation d'un système de chauffage à l'eau chaude dans la résidence du surintendant-adjoint.

QUÉBEC

Arrivée de Lord Byng.—A l'occasion de l'arrivée de lord Byng, le 11 août 1921, des travaux spéciaux ont été exécutés sur le quai du Roi.

Un contrat fut passé pour les décorations nécessaires en cette circonstance, tels que construction d'un arc, d'une passerelle, fourniture de fleurs, de plantes, etc., au quai du Roi, et aussi pour la décoration de l'hôtel des postes.

Généralement.—Des réparations considérables ont été faites aux édifices publics de Coaticook, Farnham, Iberville, Magog, Sherbrooke, Rivière-du-Loup, Sainte-Thérèse et Trois-Rivières.

ONTARIO

ALEXANDRIA

Edifice public.—Pour la sécurité du public, on a démoli des parties des murs en brique sur les rues Main et Sainte-Catherine, et une clôture en planches a été construite pour les remplacer. Les travaux ont été faits à la journée.

KINGSTON

Collège Militaire Royal—Edifice d'Enseignement.—Après que cet édifice fut complété, on a adjugé un contrat à McKelvy & Birch, Ltd., le 22 avril 1922, pour l'installation d'un laboratoire et de l'aménagement intérieur requis.

Ecole d'équitation.—Le 13 septembre 1921, un contrat a été passé avec T. S. Scott pour le nivellement et le pavage des allées, etc., en rapport avec l'école d'équitation.

KITCHENER

Edifice public.—Les changements que l'on a faits dans cet édifice ont consisté à modifier l'aménagement intérieur du bureau de poste, et à agrandir et disposer autrement les bureaux des douanes et du Revenue de l'intérieur.

Une lisière de terrain en arrière de l'édifice a été destinée à faire une ruelle publique en arrière des maisons d'affaires de la rue Main.

OTTAWA

Le ministère s'est chargé de faire des décorations à la gare Union à l'occasion du départ du duc de Devonshire, Gouverneur général du Canada.

A l'arrivée de lord Byng de Vimy à Ottawa, une estrade convenable a été érigée sur les terrains du Parlement, et de plus on a décoré les allées et les parterres. L'anniversaire de l'armistice a été célébré par l'érection d'un pylone construit de manière à pouvoir servir dans les années subséquentes.

Terrains.—On a installé un nouveau système de drainage autour de l'édifice de l'Ouest contenant les bureaux des ministères.

Pavage de la rue Wellington.—Le 19 octobre 1921, un contrat fut adjugé à MM. O'Leary, Ltd., Ottawa, pour renouveler le pavage de la rue Wellington, à partir de la rue Bank en gagnant vers l'ouest jusqu'au vieux "Perley Home".

On a remis à neuf le centre de la rue où passent les tramway.

Le vieux béton a été complètement enlevé, ainsi que les traverses et les rails, et une excavation a été faite pour permettre un lit de béton de 6 pouces en-dessous des traverses supportant les rails du tramway.

La compagnie des chemins de fer électrique s'est chargée ensuite de poser à nouveau les rails à mesure que l'ouvrage progressait.

Cette section de la voie ferrée a été couverte avec des blocs de bois créosoté, de manière à ce que le nouvel ouvrage se trouvât de niveau avec le reste du pavé de la rue.

Pavage—Place Connaught Centre.—Le pavage a été remis à neuf sur le front de la gare Union.

On a aussi pavé une section d'environ 50 pieds de largeur, passant en-dessous des rails du tramway et aboutissant près de l'extrémité Est du rond-point de la plaza où il y avait eu un effondrement.

Dans une autre section au-dessus du tunnel pour les tuyaux de chauffage entre la gare et le Château-Laurier, le pavage a été renouvelé sur une base en béton armé.

Afin de faciliter la circulation des voitures autour du bureau de poste de la cité, les angles de projection ont été éliminés aux encoignures nord-est et sud-est des trottoirs.

Les fils électriques, entre l'édifice de l'Est, l'édifice Langevin et le bureau de poste de la cité, ont été renouvelés et enfouis dans des conduits souterrains.

Edifice de l'Est.—Un appareil de macération a été installé au ministère des Finances pour détruire les vieux bons, les vieux billets de banque, etc. Il comprend un réservoir Beater, un moteur approprié, un arbre de couche avec poulies, des pompes et leurs connexions avec les tuyaux à l'eau, une machine de transmission et une plateforme de chargement.

Edifice Daly.—Cette bâtisse, connue sous le nom d'édifice Rea ou Daly, et l'emplacement se trouvent situés à l'encoignure nord-ouest des rues Sussex et Rideau. Ils ont été achetés le 19 septembre 1921. Les dimensions approximatives de cette propriété sont de 155 pieds et 9 pouces sur la rue Rideau et de 189 pieds et 6 pouces, plus ou moins, sur la rue Sussex. L'édifice comprend six étages de hauteur au-dessus de l'avenue Mackenzie.

Les trois façades sur les rues sont en pierre de taille avec de grandes fenêtres.

Les trois étages supérieurs sont éclairés par une cour et le deuxième étage est couvert d'un toît pourvu d'une longue lanterne servant à ventiler et éclairer cette partie centrale.

Dans le soubassement adossé à l'avenue Mackenzie, il y a un compartiment contenant trois chaudières multitubulaires; un réchaud fournit l'eau chaude à tous les lavabos dans l'édifice. Ce réchaud est raccordé avec le réservoir du système d'arrosage automatique.

Un immense réservoir placé sur le toit protège la bâtisse en cas d'incendie en fournissant l'eau au système d'arrosage dans tout l'édifice.

A chaque étage au-dessus du deuxième, il y a des chambres de toilette pour hommes et femmes.

Six ascenseurs et deux monte-charge sont de service dans la bâtisse.

A partir du deuxième étage jusqu'au toit il y a partout des voûtes à l'épreuve du feu.

Les entrées à l'édifice sont placées sur l'avenue Mackenzie et à l'angle des rues Rideau et Sussex. Sur cette dernière rue, il y a une entrée spéciale conduisant au monte-charge.

Les ascenseurs sont dans des vestibules adjacents à ces entrées.

Sur le côté nord de la bâtisse, un grand escalier se prolonge du deuxième étage un soubassement. Un autre escalier part de l'entrée de l'avenue Mackenzie et monte jusqu'à l'étage supérieur en passant en arrière des ascenseurs.

Du deuxième étage en montant, il y a plusieurs bureaux, éclairés soit par la cour centrale ou par les fenêtres des murs extérieurs.

Manège militaire—Carré Cartier.—Le 20 octobre 1921, un contrat a été passé avec MM. McFarlane et Douglas, Ltd., pour renouveler la couverture du toît du manège militaire.

La vieile toiture métallique a été enlevée pour être remplacée par du métal Toucon. Le corps principal de l'édifice a reçu deux couches de peinture.

Ferme Expérimentale Centrale

Division de l'horticulture.—On a construit pour cette division une bâtisse en bois de 21 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur.

Division agronomique.—Un hangar en bois a été construit pour loger les instruments aratoires; ses dimensions sont de 185 pieds de longueur, 22 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur.

Une cuisine d'été, de 12 x 8 pieds, a été ajoutée à la résidence du gardien de la canarderie.

Résidence du surintendant de la ferme.—On a agrandi et modifié la résidence du surintendant de la ferme. Cet édifice construit en bois, mesurant 54 pieds par 24 pieds est sis sur une fondation en pierre et en béton. Les murs sont en lambrissage à déclin et le toit est couvert en bardeaux.

Résidence du directeur.—Des changements et des additions ont été faits à l'appareil de chauffage et à la plomberie dans la résidence du directeur. On a posé des tuyaux distributeurs nouveaux à la fournaise, aussi d'autres tuyaux principaux, et fait des changements aux radiateurs. Un tuyau de ¾ de pouce a été raccordé à un drain de 100 pieds de longueur et l'on a fait les connexions avec le maître-tuyau.

ÉDIFICE, 22 RUE VITTORIA

Division des Statistiques. — On a construit une annexe en bois, de 101 x 36 pieds et une aile de 18 x 26 pieds, ayant deux étages de hauteur. Le rez-de-chaussée est employé pour y déposer les classeurs contenant les différents documents, et le deuxième étage est destiné aux divers bureaux. Les murs de l'édifice sont construits avec des colombages de 2 x 2 pouces et des planches embouvetées posées en dehors recouvertes de deux épaisseurs d'un feutre à construction spécialement préparé, analogue au feutre pour les toits. Le toit est construit avec des chevrons de 2 x 6 pouces et des planches embouvetées recouvertes de 3 épaisseurs d'un feutre spéciale-

ment préparé pour les couvertures de toit. A l'intérieur, les cloisons sont finies avec du *Beaver Board* et des tringles; tout le bois est teint. Les planchers des deux étages sont en planches d'épinette étroites posées sur des soliveaux de 2 x 10 pouces, bien solidées par des croix de Saint-André. Le soliveau placé au centre de l'édifice est supporté par des poteaux de 8 x 10 pouces et une poutre.

La nouvelle bâtisse est chauffée à la vapeur et éclairée par l'électricité.

Garage Victoria.—Le garage Victoria, à la jonction des rues Duke et Queen, qui servait à remiser les automobiles de tous les ministères, a été vendu à la cité d'Ottawa.

TORONTO

Bureau de poste central, 36 rue Adélaïde.—La partie postérieure de cet édifice, en face de la rue Lombard, employé précédemment comme bureau de poste, a été convertie en garage postal. On a fait de nouvelles cloisons en lattes et en plâtrage pour isoler le bureau de poste, et l'on a posé des grandes portes pour y entrer les malles. Les lambourdes et le plancher en bois ont été remplacés par un plancher en béton, sur lequel on a placé un support pour les tuyaux de lavage.

L'ouverture de porte entre la *Warden King Building* et le bureau de poste a été remplie par un mur en brique, et deux grandes ouvertures ont été pratiquées dans les murs donnant sur la rue Lombard et l'on y a mis deux portes à coulisse.

Un petit escalier avec une rampe en tuyaux de fer a été fait pour descendre au soubassement.

N°s 44-48, rue Adélaïde-Est.—Le ministère de l'Immigration étant venu occuper cette propriété, il a fallu démolir toutes les cloisons plâtrées, enlever les comptoirs et les armoires. On a renouvelé les planchers, placé de nouvelles cloisons vitrées, d'autres comptoirs, plâtré les murs et les plafonds à neuf et le tout a été peinturé. Les tuyaux de chauffage et les lampes électriques ont été disposés autrement. Le toit de la bâtisse a été renouvelé avec une couverture en matériel tout préparé, on a posé de nouveaux tuyaux de descente et d'autres gouttières. Le briquetage et l'ouvrage en bois extérieurs ont été repeinturés.

On a construit au deuxième étage une chambre de sûreté, au moyen de cloisons nouvelles qui ont été plâtrées, d'une porte épaisse protégée par une grille de fer; des grilles ont été aussi posées aux fenêtres. Les chambres d'en avant, au deuxième étage, ont été disposées pour les bureaux de la Division du bétail, au ministère de l'Agriculture.

Station postale "A" (terminus).—On a complété les travaux concernant cet édifice. Les meubles et l'aménagement intérieur ont été installés, et le personnel des employés a occupé la bâtisse en octobre 1921.

Généralement.—Des réparations, des améliorations et des changements ont été faits aux édifices publics d'Arnprior, Aylmer, Barrie, Bowmanville, Brampton, Brantford, Chatham, Fort-William, Hamilton, Hawkesbury, Leamington, Lindsay, Listowel, London, Peterboro, Port-Arthur, Sarnia, Sainte-Catherine, St. Marys, Walkerton, Walkerville, Waterloo et Windsor, mais ils ne sont pas décrits dans le corps du rapport à moins de changements dans la structure.

MANITOBA

SOURIS

Edifice public.—On a pavé en ciment l'espace compris entre le trottoir de la rue et le devant de l'édifice.

VICTORIA BEACH

Aérodrome. — Une plate-forme en bois d'environ 120 pieds carrés a été construite sur des piliers en béton précédemment érigés et sur des lambourdes en bois; cette plate-forme devant faire partie de l'aérodrome.

SASKATCHEWAN

MOOSE JAW

Entrepôt de vérification de la douane. — Il y avait sur l'emplacement de l'entrepôt de vérification une bâtisse avec une charpente en bois d'un étage.

Comme le ministère n'avait plus besoin de cette propriété, il fut publié dans les journaux un avis demandant des soumissions pour l'achat et la démolition de cette bâtisse, et une soumission fut acceptée pour conclure ledit achat.

SASKATOON

Edifice public. — Le 20 octobre 1921, un contrat a été adjugé pour fournir et installer deux chaudières à alimentation automatique pour un système de chauffage à l'eau chaude pour remplacer les vieilles fournaises rondes verticales hors d'usage. On a aussi posé au deuxième étage de l'édifice des radiateurs dans les nouvelles chambres de toilette.

ALBERTA

CALGARY

Entrepôt de vérification de la douane. — Dans l'édifice du gouvernement servant d'entrepôt, on a utilisé le 4e étage pour un autre bureau de la division des Impôts sur le Revenu. Des cloisons nouvelles ont été construites, plâtrées et le tout a été disposé de manière à faire un bureau convenable. On a aussi installé une chambre pour servir de papeterie; des tablettes, etc., ont été construites à cette fin.

EDMONTON

Edifice public. — Le plan de l'étage supérieur de cet édifice a été modifié et l'on a installé des bureaux pour la division du bétail, au ministère de l'Agriculture.

Une grande chambre a été divisée en deux bureaux, nos 310 et 311.

HIGH-RIVER

Aérodrome. — Les travaux exécutés à cet endroit ont consisté à creuser un puits pour fournir l'eau aux édifices et sur le terrain de l'aérodrome, au moyen d'une pompe actionnée par la gazoline contenue dans un réservoir placé dans le soubassement; cette eau étant nécessaire pour l'appareil de chauffage de l'édifice des bureaux, les machines des aéroplanes, les moteurs, et aussi pour les usages domestiques.

LETHBRIDGE

Edifice public. — Une barrière pliante a été placée entre le vestibule de l'ascenceur et la pièce destinée au public dans le bureau de poste, de sorte qu'après les heures du bureau de poste le public montant par l'ascenseur ou par l'escalier principal ne puisse entrer dans le vestibule public du bureau de poste.

RED-DEER

Edifice public.—Les travaux compris dans le contrat principal et décrits dans le rapport de l'année dernière, ont été entièrement complétés.

Le 8 novembre 1921, un contrat fut passé avec MM. Baird & Stevenson, Ltd., pour l'installation intérieure du bureau de poste. Les accessoires en métal pour la cloison du vestibule public, les portes des petites armoires, les devants en cuivre des boîtes et des tiroirs, les grilles et les plaques en cuivre, ainsi que le treillis métallique au-dessus de cette cloison n'étaient pas compris dans ledit contrat. La cloison a été construite en sapin de la Colombie-Britannique.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

BAMFIELD

Le 31 août 1921, un contrat a été adjugé à Geo. Calder pour l'érection et l'achèvement d'un édifice à deux logements contigus pour les bureaux des douanes, le bureau de poste et les bureaux du service télégraphique. Cette construction a été parachevée pendant le cours de l'exercice financier et comprend les accommodements suivants:

Un bureau de poste et un bureau de télégraphe avec un magasin dans le soubassement pour l'outillage des réparations des lignes télégraphiques et pour les batteries électriques; un bureau des douanes et un entrepôt de vérification. Dans la partie postérieure de l'édifice se trouve la résidence du concierge comprenant une salle de famille munie d'un foyer avec manteau de cheminée en briques pressées; une cuisine pourvue d'armoires et d'évier. En arrière il y a une entrée privée et une porte communiquant avec la cave.

Au deuxième étage il y a trois chambres à coucher munies de grands garde-robes, d'armoires au linge, une chambre de bain. Toutes ces chambres ont leur porte respective communiquant avec le passage conduisant à l'escalier.

Tout l'édifice est éclairé par l'électricité et chauffé par une fournaise à air chaud.

La bâtisse est sise sur une fondation en béton avec des murs de refend en béton, des poutres et des poteaux en bois. Les murs et les cloisons sont en bois ainsi que le toit et les soliveaux des plafonds.

Le toit et le pignon sont couverts en bardeaux, tandis que le soubassement et le premier étage sont lambrissés en planches posées à déclin.

Les encoignures et les fenêtres sont finies avec des garnitures appropriées, et les pignons ont des bordures supportées par des tasseaux.

Chaque logement est pourvu d'une cave séparée et d'une entrée indépendante des bureaux placés sur le devant.

Les dimensions de l'édifice sont de 58 pieds et 2 pouces par 35 pieds et 8 pouces, à part des marches d'entrée.

ESQUIMALT

Casernes de Work-Point.—Le 20 juin 1921, le ministère a passé un contrat avec MM. Knott & Jones, Victoria, C.-B., pour la reconstruction du bureau des quartiers généraux aux casernes de Work-Point.

On a de plus exécuté les travaux requis concernant le chauffage et l'éclairage électrique.

NANAÏMO

Edifice public.—Le maître-tuyau d'égout a été prolongé jusqu'à la ligne de la marée basse, et protégé par une enveloppe en ciment afin qu'il ne fût pas avarié par le bois flottant, etc.

On a fait des changements et des additions dans le vestibule public du bureau de poste afin de donner plus d'espace dans les bureaux de travail.

VANCOUVER

Edifice public—Le 10 août 1921, Dixon & Murray ont eu le contrat pour construire une cloison vitrée avec panneaux traversant l'extrémité est du corridor, qui se trouve au troisième étage de l'édifice public, afin de procurer un bureau pour le personnel de l'inspecteur des Postes. Cette cloison est en chêne, teint et verni. On y a posé une porte et une serrure convenables.

FAIRMONT

Casernes de la Royale Gendarmerie à cheval.—Les travaux compris dans les trois contrats décrits dans le rapport annuel du dernier exercice financier, ont été pleinement complétés.

On a installé dans les casernes un système d'égout à l'eau, et un système de protection en cas d'incendie, comprenant une pompe à incendie du type à rotation actionnée par l'électricité, et un moteur électrique.

Il a été posé 386 pieds de tuyaux principaux, de 6 pouces, en acier à partir du maître-tuyau de la municipalité jusqu'au point d'entrée dans la bâtisse.

On a aussi placé un tuyau de 4 pouces en fer galvanisé, raccordé au maître-tuyau de la rue de la cité et pénétrant un pied dans les casernes. Ce dernier tuyau doit fournir l'eau en cas d'incendie.

Des tuyaux de connexion à vapeur ont été posés entre la chaudière à haute pression et le distributeur à vapeur à basse pression, y compris une valve de réduction, une valve à vapeur à basse pression, un indicateur de niveau d'eau, et toutes les connexions nécessaires.

WILLIAM HEAD

Station de quarantaine.—Une fosse septique a été construite pour l'égout de la bâtisse de détention pour les passagers de deuxième classe, en levant une longueur suffisante du vieil égout pour faire un raccordement convenable. L'égout a été ensuite remis en place et prolongé de manière à se décharger au pied de la falaise.

On a réparé la manette et l'arbre en vilebrequin du moteur fournissant l'éclairage électrique.

Les murs et les plafonds du hangar au soufre pour la fumigation ont été lambrissés en amiante.

Le 17 septembre 1921, le ministère a passé un contrat avec M. W. W. Fraser, Vancouver, C.-B., pour fournir et installer une machine chauffée à l'huile et une dynamo. Ces travaux furent complétés dans le cours de l'exercice financier.

RÉGIONS ARCTIQUES

ÎLE ELLESMERE

Dans la construction des édifices pour la R. G. C. C., dans les régions arctiques, il y a trois groupes de bâtisses pour trois postes, comprenant: trois huttes de résidence, trois latrines, trois magasins, trois hangars pour le gras ou l'huile de poisson. En plus de ces item, on a fourni une hutte de résidence et une latrine pour l'usage du médecin résidant aux quartiers généraux. Ces bâtisses ont été fournies en sections démontables.

Le magasin général est à un étage, il a 32 par 16 par 8 pieds et 6 pouces de hauteur. Il est construit en charpente de bois, avec murs en bois, lambrissage en planches à déclin, insertion de papier à construction. Les colombages et les chevrons ont 2 x 4

pouces, les soliveaux 2 x 8 pouces, placés à 24 pouces d'axe en axe, les soles ont 6 x 6 pouces. Le toit est en planches sur lesquelles est mise une couverture toute prête à être posée. Il y a une porte d'entrée et quatre fenêtres.

Le hangar pour l'huile ou le gras de poisson est d'un seul étage. Il a 12 par 14 par 8 pieds et 6 pouces de hauteur au plafond. Il y a une porte et une fenêtre. A l'intérieur se trouvent deux réservoirs de 4 par 6 par 3 pieds de hauteur. La construction est analogue à celle du magasin.

Les latrines ont 4 x 5 pieds 6 pouces, par une hauteur moyenne de 7 pieds, elles ont un toit en pente de devant en arrière à partir de la porte vitrée. Leur construction est semblable à celle du magasin.

Huttes de résidence.—La hutte principale est une bâtisse en bois d'un étage, de 40 pieds par 16 pieds, avec un porche de 11½ x 6 pieds. Elle comprend une salle de famille, une cuisine, une dépense, un portique et une grande chambre à coucher pour trois lits.

Les murs extérieurs sont construits sur des colombages de 2 x 4 pouces et de 8 pieds et 6 pouces de hauteur. Ils sont couverts avec une épaisseur de papier à construction, des planches brutes d'un pouce, sur lesquelles est posé un lambris en planches posées à déclin; ces murs extérieurs sont complétés avec des pièces de fini aux encoignures et une base près du sol. Les murs intérieurs sont construits avec une épaisseur de papier à construction, du bois de lambrissage de ⅜ de pouce et recouvert avec du *burlap* peinturé. Sur les chevrons des plafonds on a posé une épaisseur de papier-feutre et une épaisseur de planches brutes. Les plafonds sont construits avec du bois de lambris de ¾ de pouce recouvert avec du *burlap* peinturé; ils sont disposés par panneaux au moyen de tringles en bois de ⅜ x 1½ pouce. Les chevrons du toit sont couverts en planches de ⅞ de pouce, sur lesquelles on a posé une couverture toute préparée.

Le rez-de-chaussée est construit sur des soles en cèdre, de 6 x 6 pouces, sur lesquelles sont placés des soliveaux de 2 x 8 pouces, espacés de 20 pouces, d'axe en axe, et recouverts d'un plancher en planches brutes d'un pouce, d'une épaisseur de papier à construction fixée avec des blocs, de 2 x 2 pouces, sur lesquels se trouve appuyé le plancher fini en planches dressées et embouvetées, de ⅞ de pouce.

Les chambres sont finies avec une base simple, et des garnitures de fenêtres et de portes.

Deux conduits de fumée ou cheminées s'élèvent à travers le plafond et au-dessus du toit.

Toutes les fenêtres et toutes les portes sont pourvues de moustiquaires, ainsi que de châssis doubles et de contre-portes.

HÔPITAUX MILITAIRES

Nouveau-Brunswick

RIVERDALE

Sanatorium Jordan.—Ce sanatorium est à l'usage des soldats qui ont été asphyxiés par les gaz durant la dernière guerre, et qui souffrent d'une espèce de tuberculose.

Le sanatorium comprend environ douze pavillons. Avant la dernière guerre, le gouvernement provincial faisait occuper quelques-unes de ces bâtisses par des patients tuberculeux; mais en général elles étaient devenues presque non habitables à cause de la défectuosité des systèmes de chauffage, les tuyaux ne pouvant fournir ni vapeur, ni eau chaude dans plusieurs pavillons.

On a alors construit de nouveaux tunnels en béton entre l'usine du chauffage central et le tunnel principal. Les tuyaux à vapeur ont été renouvelés entre la bâtisse de l'administration et les trois pavillons contrôlés par le gouvernement provincial, et

un tunnel neuf a été posé entre l'usine du pouvoir et le pavillon militaire. De plus, on a recouvert en béton le tunnel principal. Sur le côté de l'usine du chauffage central, on a reconstruit le tunnel pour augmenter le calibre des tuyaux à vapeur, et recouvert le tout à neuf.

Il a été aussi installé un système par lequel la vapeur, s'échappant des machines fournissant l'éclairage électrique, pût être utilisée pour le chauffage de la plus grande partie de ces pavillons.

Québec

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE

Hôpital militaire.—Le 9 septembre 1921, un contrat fut adjugé à M.M. Quinlan, Robertson, Janin, Ltd., pour faire des changements à l'hôpital militaire.

Ces modifications comprennent une nouvelle vérandah aux dortoirs des infirmières; un corridor entre les pavillons "D", "F", "E"; le renouvellement de la plomberie et du système de chauffage; des changements dans l'éclairage électrique; un lanterneau sur le toit; un nouvel incinérateur; d'autres dispositions des pavillons et des dortoirs des infirmières, etc.

Ontario

BURLINGTON

Hôpital Brant.—Les changements que l'on a fait dans cet édifice sont comme suit:

Le pavillon n° 8 ayant été endommagé par un incendie, il a fallu réparer les murs, les plafonds, les planchers et le toit. Les tuyaux de la fournaise furent remplacés et tout l'intérieur a dû être repeinturé.

Les tuyaux de drainage dans l'édifice de l'hôpital ont été modifiés et raccordés au gros drain.

On a enlevé les vieilles glacières pour les remplacer par le système frigorifique de *Linde Canadian Company* qui se trouvait à Toronto dans l'hôpital de Davisville. On a installé le nouvel appareil dans le soubassement avec les glacières au premier étage près de la cuisine.

Un tuyau principal à vapeur nouveau, conduisant à l'appareil frigorifique, a été mis en place avec un tuyau de retour, muni d'une valve de réduction et d'un compensateur, raccordé aux réservoirs à l'eau chaude.

La chaudière n° 1 étant devenue défectueuse fut enlevée, et remplacée par une autre plus spacieuse et cette dernière raccordée aux tuyaux principaux. On a changé de place les pompes d'alimentation, leurs graisseurs furent renouvelés, et certaines autres modifications ont été faites.

London

Hôpital militaire Westminster.—Les ouvrages décrits dans le rapport annuel du dernier exercice financier ont été complétés.

Nivellement des terrains.—Le 9 août 1921, un contrat a été passé avec la Webster *Construction Company* pour niveler et arranger les terrains.

L'ouvrage a consisté à faire le nivellement de toute l'étendue des terrains autour des bâtisses, y compris la disposition des drains de surface, le labourage et le hersage des vingt acres des terrains de récréation. Dans ce contrat étaient aussi inclus la construction de trottoirs en béton autour de la résidence des hommes mariés, et l'addition de béton sur le tunnel renfermant les tuyaux de chauffage.

Eclairage des terrains.—L'éclairage additionnel autour des résidences des hommes mariés a été complété. On a en même temps installé un service électrique dans les résidences des médecins.

Le 13 juin 1921, on a adjugé un contrat à W. G. Edge Limited pour faire les changements requis à l'appareil de chauffage à vapeur.

Des modifications ont été faites au tableau principal de distribution dans l'usine du pouvoir de manière à le raccorder avec la série des générateurs (installée par le ministère du rétablissement Civil des Soldats), afin de produire de l'énergie électrique suffisante au moyen du surplus de la vapeur, et de ne se servir du système Hydro qu'en cas de nécessité pressante.

On a construit un incinérateur pour brûler les déchets de toute sorte.

Des fils électriques et des prises de courant pour les éventails ont été installés dans toutes les salles de l'édifice principal. On a aussi posé dans la cuisine deux grands ventilateurs électriques.

Atelier.—A la suite de dommages causés par un incendie il a fallu faire les réparations requises aux soliveaux des plafonds, aux poutres, au plancher, construire de nouveaux cadres de fenêtre et châssis, peinturer, poser des fils électriques, réparer le briquetage, les chevrons, renouveler le lambrissage des plafonds.

Chauffage et Protection contre le feu.—La bâtisse principale est chauffée au moyen d'un tuyau de cinq pouces, à vapeur avec un medium de pression, raccordé à l'usine du pouvoir; on a installé dans la buanderie un réservoir à l'eau chaude, chauffé par la vapeur. Dans les pavillons nord-ouest où se trouvent les patients souffrant de maladies aiguës, la chaleur est fournie par des radiateurs supplémentaires. Tous les tuyaux ont été définitivement couverts selon qu'il était requis. On a installé neuf hydrantes pour protéger les bâtisses en cas d'incendie.

TORONTO

Hôpital Orthopédique du Dominion.—Dans l'atelier où l'on fabrique des membres artificiels, le bran de scie et les rabotures sont enlevés au moyen de conduits en tôle galvanisée et d'éventails électriques, pour être déposés dans un compartiment à l'épreuve du feu.

Comme l'on avait trouvé que le premier étage de cet atelier manquait de sûreté, il fut décidé de disposer autrement le rez-de-chaussée. Des piliers en béton furent placés en-dessous des colonnes, on reconstruisit le plancher en béton, renforcé d'une armature au-dessus des tranchées contenant les conduits, et l'on posa un plancher en bois cloué aux tringles insérées dans le béton. Toutes les machines, les tablettes furent ensuite remises en place, ainsi que les râteliers.

Dans l'hôpital des maladies contagieuses, des changements ont été faits consistant en cloisons nouvelles lattées et plâtrées et en réparations générales.

MANITOBA

Hôpital militaire Tuxedo.—Le 24 octobre 1921, un contrat a été adjugé à Cottor Bros., Ltd., pour faire des changements et des additions à la "Vieille bâtisse du pouvoir," ainsi qu'à l'appareil à haute pression et aux autres systèmes dans l'usine, comprenant des changements dans les appareils de nettoyage par le vide, l'installation de nouvelles trappes à l'appareil de chauffage dans le Roblin Hall; l'enlèvement des pompes de condensation dans la vieille bâtisse et leur installation dans la nouvelle usine du pouvoir; des changements dans les tuyaux à vapeur, les tuyaux de retour et les tuyaux produisant le vide, etc. Ce contrat comprenait aussi la pose d'un monte-charge électrique; un éventail pour activer le tirage de quatre chaudières dans la vieille usine du pouvoir; des réparations aux maîtres-tuyaux à vapeur dans les vieux tunnels; un nouveau conduit de vapeur à la pompe à incendie; un robinet de vidange et de nouveaux tuyaux d'alimentation en cuivre pour les quatre chaudières dans la vieille usine du pouvoir. Tous ces travaux ci-haut mentionnés ont été complétés.

Saskatchewan

MOOSE JAW

Edifices de l'hôpital militaire.—Des soumissions furent demandées par un avis public pour la vente de l'édifice où se trouvaient l'école des métiers et la salle de récréation ainsi que l'annexe, faisant tous deux partie de l'hôpital militaire situé sur les terrains de l'école Ross Park.

Le bureau des écoles envoya une soumission et prit possession de la première bâtisse, mais l'annexe de l'hôpital fut vendue et enlevée des terrains.

Colombie-Britannique

VANCOUVER

Hôpital Shaughnessy.—Le 11 octobre 1921, un contrat a été passé avec MM. E. J. Ryan Contracting Company, Ltd., Vancouver, C.-B., pour des changements et des additions à l'édifice connu sous le nom d'Ecole des Métiers pour le convertir en résidence des infirmières.

Les chambres du rez-de-chaussée ont été changées en bureaux de l'administration. On a agrandi la chambre de toilette et ajouté un lavabo. Le premier étage a été converti en dortoir pour les infirmières. En subdivisant les salles actuelles avec six cloisons, on a confectionné onze chambres à coucher, chacune de deux lits et assez grande pour y mettre une grande garde-robe et un régistre à air chaud. A même le corridor principal on a fait une chambre pour le linge. Deux chambres de bains et un lavabo ont été installés dans la chambre de toilette.

Un compartiment a été creusé en dessous de la partie centrale du soubassement pour y loger une fournaise. On a construit un mur de soutènement en béton sur les quatre côtés et posé un plancher en ciment. En dehors du côté de la cour, un escalier en béton avec une rampe en tuyaux de fer a été construit.

On a installé une fournaise ayant une capacité de 60,000 pieds cubes pour chauffer les deux étages et toutes les chambres, avec tous les tuyaux, les conduits, les régistres, etc., au complet. Un réchaud pour fournir l'eau chaude nécessaire aux usages domestiques a été posé.

On a aussi fait l'installation complète d'un système d'éclairage électrique, comprenant tous les fils, les commutateurs, les lampes suspendues et les lustres nécessaires.



TRAVAUX DES PORTS

Par ARTHUR ST-LAURENT, ingénieur en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

BAILEY'S BROOK

Au cours de l'exercice financier 1921-22, on a construit un prolongement au quai de l'est, de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 9 pieds. C'est un ouvrage en encaissement construit avec du bois de l'endroit, avec parements à joints clos sur les deux côtés et sur l'extrémité. Les travaux ont été faits en vertu d'un contrat avec MM. Denton & Condon, moyennant la somme de $3,890.

L'ouvrage a été commencé le 19 août et complété le 20 septembre 1921.

Réparations

Les réparations consistèrent en la construction d'un ouvrage en encaissement de 20 pieds, rempli en pierre, entre l'extrémité de terre du vieux barrage de déviation et le rivage, le replacement de la pierraille et le lambrissage de la partie intérieure du vieux quai.

L'ouvrage a été commencé le 18 novembre et complété le 20 décembre 1921.

BASS RIVER

Bass River, dans le comté de Colchester, est situé sur la rive nord de la baie Cobequid, formant la partie est de la baie de Fundy.

Les travaux consistent en un nouveau quai qui se trouve sur le côté ouest de Bass River, à environ un mille du centre de la ville. Les dimensions générales de ce quai sont comme suit:

Le côté nord a 96 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et 14 pieds de hauteur. Le côté sud a 117 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur, ayant un front de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 26 pieds de hauteur. La partie centrale bornée par ces ouvrages en encaissement et la terre ferme est remplie avec du gravier jusqu'au niveau du pavé de l'ouvrage en encaissement. Ces travaux ont été exécutés en vertu d'un contrat avec MM. Naugle & Hiltz.

On a construit un chemin à partir de la route principale jusqu'au quai, de 220 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, ainsi qu'un ouvrage en encaissement de 80 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur afin de protéger le chemin sur le côté du large.

On a aussi construit un bassin d'accostage le long du devant du quai, de 150 pieds de longueur et 30 pieds de largeur avec une hauteur moyenne de deux pièces de bois.

BEAVER NARROWS

Dragage

On a fait du dragage pendant la dernière saison à Beaver Narrows, un rétrécissement de la baie Saint-Pierre, un mille vers le nord du canal. Ces travaux consis-

tèrent en l'élargissement du chenal jusqu'à 200 pieds en enlevant l'extrémité de trois petites pointes.

Le dragage a été exécuté par la drague *No 13* du ministère, à partir du 20 octobre jusqu'au 11 novembre inclusivement. Les déblais comprenaient de l'argile dure et des cailloux. Superficie du dragage: 41,500 pieds carrés; profondeur: 18 pieds, à mer basse, ce qui correspond à la profondeur d'eau au-dessus du seuil de l'écluse du canal; quantité de déblais: 9,040 verges cubes, mesurées sur place.

BLUFF HEAD

En 1921-22, on a fait de légères réparations au lambrissage de l'extrémité intérieure du brise-lames, et on a construit une aile à l'extrémité extérieure du brise-lames, de 97.5 pieds de longueur, sur le côté du large, 82 pieds de longueur, sur le côté du port, 31 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 21.6 pieds. La structure est solide et consiste en un ouvrage en encaissemnt fait en bois de l'endroit et rempli de pierre.

CHEZZETCOOK-OUEST

Ce brise-lames a été construit en 1892 et consiste en un ouvrage en encaissement solide, de 775 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 8 pieds; il y a une aile de 187 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 11 pieds.

Au cours de l'exercice financier 1921-22, l'ouvrage consista à reconstruire 237 pieds de l'extrémité intérieure, sur une largeur moyenne de 15 pieds et une hauteur moyenne de 5 pieds, ainsi qu'une partie nouvelle de 160 pieds de longueur près du centre du brise-lames, de 15 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 8 pieds; on a aussi reconstruit l'aile de la principale partie du brise-lames, sur une longueur de 200 pieds, une largeur moyenne de 15 pieds et une hauteur moyenne de 7 pieds. Ces travaux ont été exécutés en vertu d'un contrat avec MM. Girroir & MacKinnon.

L'ouvrage à la journée consista à réparer et renouveler le lambrissage du côté sud du brise-lames.

EASTERN PASSAGE

Dragage

Au cours de l'exercice financier 1921-22, on a creusé un chenal de 300 pieds de longueur et 30 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 4 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, et de 350 pieds de longueur et 30 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 3 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Ce dragage a été fait par la drague *No 15.* Les déblais consistèrent en du sable, de la vase, de l'argile et des cailloux.

GLACE-BAY

Dragage

Au cours de l'exercice 1921-22, la drague *No 13* a été engagée dans le creusage de l'entrée du havre jusqu'à 17 pieds, à l'eau basse des grandes marées, sur une largeur de 100 pieds. On dragua de nouveau la partie creusée en 1921-22; ces travaux ont été faits par la drague *No 4* jusqu'au côté sud du havre.

On enleva en tout 29,226 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, dont 18,130 verges cubes sur la partie du large et 11,096 verges cubes sur la partie qui avait été creusée l'année précédente et s'était remplie par une couche de vase de 2 pieds d'épaisseur sur toute la superficie.

INVERNESS

Dragage

Ce dragage a été fait à partir du 14 septembre jusqu'au 31 octobre, inclusivement, dans l'entrée du havre d'Inverness, afin de la creuser suffisamment pour le passage des bateaux de pêche, au cours de la saison du maquereau.

Ces travaux ont été exécutés au moyen d'une grue roulante fonctionnant le long du quai de l'est; on creusa de cette manière une tranchée de 910 pieds de longueur, 35 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 3¾ pieds. On a dû enlever pour ces travaux 3,768 verges cubes de sable, mesurées sur place, que l'on a empilé le long du côté est du quai. L'ouvrage a été fait à la journée.

Cette tranchée ne restera pas ouverte durant tout l'hiver, mais elle se remplira comme auparavant du sable qui reste entre les piles. A cause du courant, cependant, il y aura un passage d'environ 20 pieds de largeur et de trois quarts de pied de profondeur.

ÎLE LAWLOR

Station de quarantaine

Au cours de l'exercice financier 1921-22, les travaux consistèrent en la démolition de 290 pieds de l'aile nord, sur une largeur de 40 pieds, et en la reconstruction de 140 pieds de longueur, sur une largeur de 40 pieds; on a aussi enlevé 50 pieds de l'extrémité sud du quai et reconstruit 40 pieds.

On a posé un nouveau pavé en madriers de 4 pouces sur le quai principal, sur une largeur de 30 pouces et une longueur de 136 pieds; on a posé 14 nouvelles défenses le long de cette partie du quai, enfoncé 12 pilotis de support sous le vieil ouvrage actuel, transporté le hangar à charbon de la partie principale du quai à l'aile sud, en l'assujettissant au quai, construit une cale-débarcadère dans l'aile nord et posé deux échelles, une sur chaque extrémité du quai.

Les dimensions du quai tel que reconstruit sont les suivantes:

La partie principale a 280 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 22 pieds; l'aile nord a 175 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 40 pieds de hauteur, en moyenne; l'aile sud a 40 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 40 pieds de hauteur, en moyenne; le devant du quai a donc 245 pieds de longueur.

PETIT-BRAS-D'OR

Dragage

Au cours de l'exercice 1921-22, la drague *N° 13* du ministère a été engagée, du 3 au 10 août, à creuser le bassin à l'extrémité du large du quai appartenant à la compagnie *Costal Coast* jusqu'à 18 pieds au-dessous du niveau d'eau basse des grandes marées, afin de permettre aux goélettes de ce tirant d'eau d'accoster au quai et transporter du charbon.

Les sondages indiquent que la quantité de déblais enlevés s'élève à 4,481 verges cubes, mesurées sur place; ces déblais consistent en argile molle et dépôts d'alluvion, à l'exception d'une petite superficie se trouvant à l'extrémité est de l'étendue du dragage, où l'on a trouvé du roc et où, par conséquent, on n'a pas pu creuser plus de 15 à 17 pieds de profondeur, au-dessous du niveau d'eau basse des grandes marées.

PETIT-BRAS-D'OR

Pointe à Jesso et le quai de la compagnie "Bras d'Or Mining"

Au cours de l'exercice financier 1921-22, la drague *N° 13* du ministère a été engagée, du 12 août jusqu'au 7 septembre, à améliorer le chenal à l'endroit le plus

étroit, en enlevant une pointe qui s'avançait dans le chenal, en creusant jusqu'à une profondeur d'environ 19 pieds, à l'eau basse des grandes marées. On a aussi dragué une petite quantité de déblais à la face du large du quai appartenant à la compagnie *Bras d'Or Mining*.

En redressant le chenal, on a enlevé 16,354 verges cubes de déblais, mesure prise sur place.

Les améliorations faites aux quais de la compagnie *Bras d'Or Mining* ont nécessité le dragage de 708 verges cubes de déblais durs, mesure prise sur place; on a jeté ces déblais par-dessus bord.

LIVERPOOL

Dragage

Le chenal en cet endroit se remplit, de temps en temps; nous avons mentionné, dans les rapports antérieurs, les causes de cet état de choses. Nos dragues doivent par conséquent creuser le chenal après qu'il s'est rempli. On peut donc dire que le but de travaux est de maintenir la profondeur du chenal à pas moins de 17 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Au cours du dernier exercice financier, la drague *N° 1* du ministère a creusé en deux endroits différents, comme suit:

Du 20 avril au 10 juin 1921, cette drague a enlevé 34,674 verges cubes de déblais, mesure prise sur place.

Du 1er novembre au 12 décembre la même drague a enlevé 31,175 verges cubes, mesure prise sur place.

La distance totale à partir du quai, qui se trouve à l'extrémité intérieure du chenal, jusqu'à l'extrémité du large de la batture est de 3,135 pieds. Ce chenal varie en largeur; sur les 245 pieds intérieurs, il a une largeur de 170 pieds; sur les 335 pieds suivants, il a 200 pieds de largeur; sur les 540 pieds suivants, il a 170 pieds de largeur; sur les 1,315 pieds suivants, il a 150 pieds de largeur, et sur les 700 pieds extérieurs, il commence avec une largeur de 150 pieds pour se rétrécir à 130 pieds, à l'extrémité du large. Sur la partie intérieure de 580 pieds de longueur, on a dragué jusqu'à une profondeur de 19 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires; sur les 540 pieds suivants, on a dragué jusqu'à une profondeur de 20 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, et sur une largeur de 120 pieds, les autres 50 pieds de largeur ayant été dragués jusqu'à une profondeur de 17 pieds seulement; sur le parcours de 2,015 pieds qui restait, on a dragué jusqu'à une profondeur de 17 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

MALAGASH

Au cours de l'exercice financier 1921-22, on a construit un prolongement de 32 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

Ces travaux consistent en une structure de piles et travées, de 271 pieds de longueur avec une largeur de 20 pieds sur les premiers 213 pieds et une largeur de 40 pieds sur les autres 90 pieds. Cet ouvrage a une hauteur de 15 pieds, à l'extrémité du large.

PROSPECT

Les travaux pour l'exercice financier 1921-22 consistèrent à reconstruire tout le quai avec des pilotis, piles, solives, garde-corps et pavé neufs. On a aussi construit une pile en encaissement pour servir de fondation au hangar de 12 par 22 pieds. Une cale-débarcadère de 40 pieds de longueur par 5 pieds de largeur a été consruite sur le côté nord du quai pour permettre aux bateaux d'accoster.

ST. PETER'S NARROWS

Dragage

On a fait du dragage, à partir du 14 jusqu'au 18 novembre, inclusivement, aux détroits de Saint-Pierre, un rétrécissement du chenal de la baie de Saint-Pierre, juste à l'entrée nord du chenal, afin de permettre aux bateaux à vapeur tirant plus de 17 pieds de passer.

Ces travaux ont été exécutés par la drague *N° 13* du ministère, immédiatement avant d'avoir reçu l'ordre de se rendre aux quartiers d'hivernement. Ils consistent en une tranchée de 700 pieds de longueur par 80 pieds de largeur. On a enlevé de l'argile dure et des cailloux. D'autres détails du dragage sont comme suit: superficie, 56,000 pieds carrés; quantité de déblais, 2,109 verges cubes, mesure prise sur place, ou 2,826 verges cubes, mesure prise sur les chalands, ce qui représente un facteur d'expansion de 34 pour 100.

SANFORD

En 1921-22, on a élargi ou renforcé la pile du côté extérieur du brise-lames. La nouvelle pile a 73 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 25 pieds de hauteur et consiste en un ouvrage en encaissement rempli de pierre et lambrissé avec des pièces de bois de 4 pieds et 6 pouces On a exhaussé l'extrémité du large du brise-lames principal de 3 pieds, sur 25 pieds de largeur et 30 pieds de longueur On a réparé et renouvelé le pavé et les solives sur l'extrémité intérieure du brise-lames.

SANDY-COVE

En 1921-22, on a exhaussé la pile de renfort sur le côté extérieur du brise-lames jusqu'à 20 pieds de hauteur, sur une longueur de 130 pieds et une largeur moyenne de 16 pieds. On a aussi exhaussé l'extrémité extérieure du brise-lames principal jusqu'à une hauteur moyenne de 3 pieds, sur une largeur de 30 pieds et une longueur de 160 pieds. Ces travaux ne sont pas encore terminés.

SHENACADIE

On a construit un quai public, au cours de l'exercice 1920-21, et, en 1921-22, la drague du ministère a été employée, à partir du 14 septembre jusqu'au 15 octobre, au dragage des abords et des bassins du quai jusqu'à une profondeur de 13 pieds, à l'eau basse des grandes marées.

D'après les calculs que l'on a faits, on a enlevé 23,430 verges cubes d'argile et de gravier, mesure prise sur place.

SMITH COVE (ÎLE PORT HOOD)

L'ouvrage que l'on a exécuté au cours de l'exercice 1921-22 consiste en la construction d'un prolongement au brise-lames, de 53 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et une hauteur moyenne de pieds. Ce prolongement est un ouvrage en encaissement construit avec du bois de l'endroit, avec parements ouverts et lambrissé sur le côté du large et l'extrémité extérieure.

SOLDIER'S COVE

Soldier's Cove est un établissement agricole situé à l'extrémité sud-est du lac Bras-d'Or.

L'ouvrage que l'on a exécuté au cours du dernier exercice financier consiste en la construction, à la journée, d'un quai de 200 pieds de longueur qui s'étend vers l'est dans une anse du lac Bras d'Or, jusqu'à 11 pieds d'eau, à mer basse. Ces travaux comprennent des abords en terre, de 26 pieds de longueur, entre deux murs de soutène-

ment en moellons, un quai construit en bois de l'endroit, ayant 174 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, et une aile à l'extrémité extérieure, de 20 pieds de largeur, qui s'avance sur une distance de 24 pieds à partir du côté sud du quai. Le sommet du pavé se trouve à 6 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. On a aussi fait de légères réparations au chemin conduisant à la route principale, un demi-mille plus loin.

SYDNEY, PORT

Dragage

La drague *No 13* du ministère a été employée du 1er au 7 juin à draguer les abords conduisant à l'anse de Crawley et au quai Fraser. Les sondages montrent qu'on a enlevé 2,680 verges cubes de déblais, mesure prise sur les lieux.

Station de quarantaine

La station de quarantaine du port de Sydney se trouve sur le bras sud, près de la pointe Keating, environ trois quarts de mille de la Pointe Edouard qui est l'extrémité est de la terre s'étendant entre les bras sud et ouest du port de Sydney.

Le but du dragage fait à ce quai était de permettre aux bateaux passeurs faisant le service entre Sydney et Sydney-Nord d'accoster au quai à n'importe quel temps de la marée.

Le 4 mai, la drague *No 13* du ministère commença son travail à l'extrémité sud du terrain à être dragué et, le 13, on a dû abandonner les opérations à cause du roc solide qui se trouve vers l'est à partir de la tête du quai; on ne pouvait pas draguer aucuns déblais de la classe "B" à cet endroit et la drague ne pouvait pas creuser dans le roc. On a encore trouvé du roc sur une grande partie du reste du terrain à être dragué.

D'après les rapports des travaux, on a enlevé 1,543 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

Whitney Pier

Whitney Pier est un district résidentiel et manufacturier considérable situé à l'extrême nord et en deçà des limites de la ville de Sydney.

Au cours des exercices 1908-09-10, le ministère y a construit un quai public, mais comme il se trouvait dans 6 pieds d'eau seulement, à mer basse, il ne servait guère aux bateaux portant des marchandises et des passagers qui auraient voulu y accoster. En 1912, et aussi en 1913, on a essayé de draguer, à l'entrée et dans le bassin près du quai, mais comme on avait à travailler dans du roc schisteux, on ne fit que très peu de progrès.

La drague *N° 13* étant surtout outillée pour creuser les fonds durs, le 13 mai, commença à travailler au côté nord du quai, où le fond est le plus dur. On y trouva surtout du roc schisteux et, après quelques jours, on en vint à la conclusion qu'aucune drague ne pouvait draguer là sans que le roc fut brisé à l'avance au moyen d'explosif. On décida donc d'abandonner le projet de creuser jusqu'à une profondeur de 16 pieds sur tout l'étendue à être draguée, et, comme environ 80 pour cent de la superficie se trouvait à 12 pieds d'eau, on jugea que si le reste était dragué jusqu'à la même profondeur de 12 pieds, l'amélioration qui en résulterait justifierait les travaux. En conséquence, on dragua jusqu'à 12 pieds d'eau en avant et sur les deux côtés du quai.

D'après les rapports des travaux, on a enlevé 7,979 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

Les bateaux passeurs faisant le service entre Sydney et Sydney-Nord, ainsi que les goélettes ne tirant pas plus de 12 pieds d'eau, peuvent maintenant se rendre facilement jusqu'au quai.

ARICHAT-OUEST

Quai

L'ouvrage fait au cours de l'exercice financier consista en la reconstruction d'une partie des abords du quai, de 140 pieds de longueur; c'est la continuation de l'ouvrage commencé l'année dernière et les travaux sont en béton. Cet ouvrage comprend un chemin de 16 pieds de largeur qui se trouve sur la vieille structure d'une pile d'encaissement complètement en ruine, mais qui est maintenant protégée sur les deux côtés par des murs de soutènement en béton armé. Ces murs ont 6 pieds de hauteur avec un fruit de un dans quatre; ils ont un pied de largeur, au sommet du couronnement, et sont construits de manière à former des parapets d'un pied de hauteur, le long des côtés de la chaussée. Ces murs latéraux sont solidement joints ensemble, à tous les 20 pieds, au moyen de poutres en béton armé.

WINDSOR

Dragage

Au cours de l'exercice financier 1921-22, les travaux qu'on a exécutés consistèrent à enlever 920 verges cubes de vase, en avant du quai du gouvernement, sur une superficie de 620 pieds de longueur par une largeur moyenne de 20 pieds; on a dragué jusqu'à 3 pieds d'eau. Ce dragage a été fait à la journée et les déblais ont été jetés dans le chenal. On a aussi enlevé au moyen d'explosif 738 verges cubes de roc sur les pointes des trois récifs qui se trouvent au nord du quai du gouvernement.

YARMOUTH

Dragage

La drague *N° 115* du ministère a continué le dragage de la partie inférieure du chenal de Yarmouth et près du phare *Bug Light,* afin d'enlever un banc de roc qui se trouvait en cet endroit et qui obstruait le passage des bateaux.

On a creusé trois tranchées jusqu'à 20 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, mais il peut bien se faire qu'on sera obligé d'enlever un ou deux cailloux qui restent.

Les déblais consistent en un mélange de sable, d'argile et de cailloux; ce dragage était difficile pour la drague *N° 115.*

Du 20 avril au 30 juillet et du 8 novembre au 9 décembre, cette drague a enlevé 14,159 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ce qui représente peu d'ouvrage par jour de travail.

Quai d'Evangéline

Le dragage que l'on a fait au quai d'Evangéline était dans le but d'enlever les dépôts d'alluvions qui s'accumulent de temps en temps vis-à-vis du quai.

Au cours de la saison de 1921, on a dragué 34,578 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, et les travaux ont été exécutés par la drague *N° 115* du ministère, à partir du 3 août jusqu'au 16 décembre 1921.

A part le dragage mentionné plus haut, la drague *N° 115* a creusé sur une étendue de forme triangulaire, vis-à-vis du quai Clements, à partir du 20 jusqu'au 26 octobre, et a enlevé 3,040 verges cubes de vase, mesure prise sur les chalands.

Pendant les saisons précédentes, on avait fait du dragage sur toute la superficie décrite plus haut.

Quai Parker Eakins

Le but du dragage fait au cours de la saison était de creuser un chenal tout près de la batture de Yarmouth, à partir du chenal principal jusqu'au quai des MM. Parker Eakins, et d'élargir le bassin qui se trouve à l'ouest du quai. La superficie du terrain dragué est de 800 pieds de longueur par 75 à 170 pieds de largeur. On a atteint une profondeur d'au moins 8 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, et l'ouvrage a été complété. Les déblais enlevés consistaient en un mélange de sable, de vase et d'argile formant une quantité totale de 13,485 verges cubes, mesure prise sur place, ou 14,979 verges cubes, mesure prise sur les chalands, soit un facteur d'expansion de 11 pour cent.

Le dragage a été fait par la drague *N° 115* du ministère.

L'ouvrage a été commencé le 13 septembre et complété le 18 octobre.

Cette partie que l'on a draguée n'aura pas besoin d'être creusée de nouveau avant sept ou huit ans.

ILE DU PRINCE-EDOUARD

CHARLOTTETOWN

Dragage

A partir du 26 février jusqu'au 9 juillet, la drague *N° 9* du ministère a fait d'autre dragage dans le port. On a commencé à draguer le bassin, à l'ouest du quai du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour achever les améliorations commencées l'automne précédent. Le bassin a été nettoyé sur toute sa largeur, environ 125 pieds, à l'extrémité du large, et 145 pieds, à l'extrémité de terre. Sur les 250 pieds extérieurs, il y a au moins 20 pieds d'eau, aux basses marées; à partir de là et sur les 250 pieds suivants, le niveau du fond monte graduellement jusque ce qu'il atteint une profondeur de 12 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires, avec un petit bassin de 40 pieds par 50 pieds et d'une profondeur de 7 à 8 pieds, le long du quai du ministère de la Marine. Les travaux ont été complétés le 25 mai, à l'exception d'une journée d'ouvrage, le 9 juin; on a dragué 17,400 verges cubes de sable, de vase et de roc, mesure prise sur les chalands.

Ensuite la drague commença à travailler au quai Pownal, le 26 mai, et creusa au côté ouest du quai un bassin de 350 pieds de longueur et de 80 pieds de largeur, bien que sur les derniers 150 pieds, la tranchée s'élargit jusqu'à une largeur de 140 pieds. A l'eau basse des grandes marées ordinaires, elle a 22 pieds de profondeur, à l'extrémité du large, et 12 pieds de profondeur, à l'extrémité intérieure. Les travaux ont été terminés le 8 juin, 7,790 verges cubes de sable, d'argile et d'alluvions, mesure prise sur les chalands, ayant été dragués.

Le 10 juin, la drague commença à creuser au côté ouest du quai de Bruce Stewart et Cie, Ltée, et dragua un bassin ayant 450 pieds de longueur et 130 pieds de largeur, à l'extrémité du large, et se rétrécissant graduellement jusqu'à une largeur de 70 pieds, à l'extrémité intérieure. A l'eau basse des grandes marées, il y a au moins 20 pieds d'eau sur les 200 pieds extérieurs; à partir de ce point, le niveau du fond monte jusqu'à une élévation de 11 pieds de la surface de l'eau. L'ouvrage a été terminé le 9 juillet, 13,300 verges cubes de vase, d'argile, de sable et de roc, mesure prise sur les chalands, ayant été draguées.

Après avoir fait tout le dragage qu'elle se proposait de faire à l'embouchure de la rivière Murray et dans le havre Victoria, la drague *N° 9* s'en retourna au port de Charlottetown et, le 28 octobre, elle commença à draguer le bassin entre le quai de la traversée et celui de George E. Full & Fils et sur les abords y conduisant. Plus tard

elle enleva le banc de sable de l'extrémité du large, atteignant une profondeur de 12 pieds sur toute l'étendue des abords, ceux-ci ayant une largeur moyenne de 65 pieds et une longueur de 340 pieds. Le bassin a une largeur moyenne de 45 pieds, sur une distance de 250 pieds, et a une profondeur de 11½ pieds et 8 pieds à l'extrémité intérieure. Le banc de sable auquel on a fait allusion est adjacent à l'extrémité extérieure du côté ouest des abords, et il a été dragué sur une distance de 133 pieds et sur une largeur de 110 pieds, à l'extrémité de terre. L'ouvrage a été terminé le 20 novembre, 13,625 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ayant été enlevées.

Le 24 novembre, on a commencé à enlever les débris du vieux quai Lord qui s'avançait vers le chenal et qui était en partie submergé, à mer basse; ce vieux quai était un obstacle dangereux à la navigation. L'ouvrage a été fini le 15 décembre, 9,711 verges cubes de vieux matériaux, mesurées par sondages, ayant été enlevées.

RIVIÈRE MURRAY

Dragage

Pendant la saison de 1921, du 16 juillet au 30 août, on a élargi le chenal sur les quatre mille pieds supérieurs de la rivière, en enlevant les bancs de sable et en draguant les pointes de manière à faire un chenal relativement droit avec un tournant d'une largeur minimum de plus de cent pieds, et une profondeur d'au moins 9 pieds, à l'eau basse des grandes marées, ou 15 pieds à mer haute. On a aussi dragué les abords des différents quais, en bas du pont, et creusé un petit bassin à l'extrémité sud du quai de Prowse et à l'extrémité nord du quai connu sous le nom de Beck et que le gouvernement provincial vient d'acheter, après avoir abandonné le quai de Burnt Point qui lui appartenait. Au cours de ces travaux, on a enlevé 30,010 verges cubes de vase molle avec une petite proportion de sable et de vase coquillière; le dragage a été fait par la drague *N° 19* du ministère.

NORTH LAKE

Afin de faire un débouché permanent avec la brèche faite dans la grève par des tempêtes de l'automne de 1917, on a passé un contrat le 23 septembre 1919 pour la construction des ouvrages nécessaires, c'est-à-dire deux piles, placées à 45 pieds l'un de l'autre, sur chaque côté du passage, et construites sur des chevalets en pilotis enfoncés à tous les dix pieds, d'axe en axe. On les a lambrissées avec des moises, posé un couronnement et des pilotis à parements clos; on les a ensuite remplies avec des lits de fascines et de pierre, posées alternativement, et le sommet, sur une largeur de plus de 9 pieds, a été couvert avec des madriers de 4 pouces. La pile de l'est a 330 pieds tandis que celle de l'ouest a 30 pieds de longueur; les deux ont une largeur de 15 pieds, à l'exception des 50 pieds extérieurs où la largeur est de 20 pieds. Les travaux pour la protection de la grève sont construits de la même manière et s'étendent en angle droit, à partir du centre environ des piles, sur une distance de 106 et 117 pieds, respectivement.

Les travaux de construction ont été commencés le 20 juin 1920 et ont été complétés le 14 décembre.

RIVIÈRE VERNON

La tête du quai du sud qui a 120 pieds de longueur par 32 pieds de largeur a été complètement reconstruite. L'ouvrage consista à niveler le sommet de la tête du quai, à renouveler toutes les solives de 6 par 12 et en couvrant tout le sommet avec des nouveaux madriers en pruche. Ensuite afin de renforcer la face du quai longeant le

chenal, on enfonça 60 pilotis-défenses dont 12 étaient créosotés. Ces réparations ont été commencées le 9 août et complétées le 17 septembre.

On a fait aussi des réparations générales au pavé de la tête du quai du nord; cet ouvrage a été fait du 29 octobre au 10 novembre et consista à renouveler une quantité de madriers de 3 pouces dans le pavé.

VICTORIA, PORT

Les travaux des réparations ont été repris le 17 juin et continués jusqu'au 20 septembre, alorsqu'ils furent terminés d'une manière satisfaisante. L'ouvrage consista en la reconstruction des murs des abords, de 265 pieds de longueur, avec du bois de 12 pouces d'équarrissage; on posa des défenses le long de ces murs en les plaçant à tous les 10 pieds, d'axe en axe, et on posa un garde-corps sur les bords. Ensuite, toute la surface de la chaussée a été nivelée avec de la pierre concassée et du gravier, et on posa un trottoir de 3 pieds de largeur, en madriers, sur le côté est, ainsi qu'une rampe. Le côté est de la tête du quai, sur une longueur de 90 pieds, a été reconstruit et renforcé avec des pilotis créosotés, et on posa sur le sommet, sur une largeur de 14 pieds, des solives et un nouveau pavé en madriers de 3 pouces.

Dragage

Afin de donner une plus grande profondeur d'eau aux vaisseaux, la drague *N° 9* du ministère a entrepris de draguer les battures sur une distance de 865 pieds, en bas des quais, et d'agrandir le bassin; ces travaux ont été commencés le 19 septembre et terminés le 22 octobre. On a aussi creusé l'extrémité extérieure du chenal dragué jusqu'à 9 pieds de profondeur, à l'eau basse des grande marées, sur une largeur de 50 pieds, à l'ouest de la ligne des phares de l'intérieur, et sur une distance de 1,300 pieds. Au cours de cette période, on a enlevé 17,030 verges cubes de sable, de vase et d'argile, mesure prise sur les chalands.

NOUVEAU-BRUNSWICK

BATHURST

Dragage

Chaque saison, depuis 1909, on a fait du dragage dans le port de Bathurst, à l'exception de 1918. On a enlevé 1,246,495 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, par contrat, et 1,166,062 verges cubes, mesure prise sur les chalands, draguées par les dragues du ministère, à l'exception de 62,608 verges cubes. Ci-suit le résultat de tout ce dragage:

1. Le creusage et l'entretien d'un chenal de 1½ mille de longueur, en dehors des détroits, sur une largeur moyenne de 200 pieds, d'une profondeur de 5 pieds jusqu'à 15 pieds, à l'eau basse, et 17 pieds à plusieurs endroits.
2. Le creusage et l'entretien d'un chenal de 2 milles de longueur, à partir des détroits jusqu'aux Forks, sur une largeur de 200 à 300 pieds, d'une profondeur de 6 pieds, à l'eau base, jusqu'à 13.5 pieds, et 15.5 pieds en certains endroit.
3. Le creusage et l'entretien d'un chenal, à partir des Forks jusqu'au pont de Nipisiguit, sur une largeur de 200 à 300 pieds, d'une profondeur de 6.5 pieds, à l'eau basse, jusqu'à 15 pieds et même 17 pieds en certains endroits.
4. Le creusage de la rivière du centre ou chenal de Tetagouche, de 4,000 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, d'une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse, jusqu'à 12 pieds et même 14 pieds.

5. Le creusage du bassin de virage au quai du moulin à papier, de 450 pieds par 800 pieds, d'une profondeur moyenne de 8 pieds, à l'eau basse, jusqu'à une profondeur variant de 12 à 20 pieds, la plus grande partie du bassin ayant une profondeur de 20 pieds à l'eau basse.

6. Le creusage d'un bassin au quai de la Compagnie *Gloucester Lumber,* de 1,200 pieds de longueur et d'une largeur moyenne de 100 pieds, d'une profondeur générale de 3 à 7 pieds, à l'eau basse, jusqu'à 15 pieds.

L'écart entre l'eau basse et la mer haute des grandes marées est de 7.2 pieds; entre l'eau basse et la mer haute des mortes mers, 2.5 pieds.

Quand on a décidé de draguer en cet endroit, on se proposait de creuser jusqu'à une profondeur de 25 pieds, mais on accepta une profondeur de 17 pieds, à l'eau basse, dans un chenal de 200 pieds de largeur avec une largeur de 300 pieds aux détours, à partir de la baie des Chaleurs jusqu'au pont de Nipisiguit, et un chenal de 15 pieds de profondeur et de 100 pieds de largeur, à partir des *Forks* jusqu'au chenal de la rivière du centre.

A part ces travaux, les compagnies de Bathurst engagées dans les industries forestières et commerciales ont demandé les additions suivantes:

1. Un élargissement des détours du chenal, nécessitant le dragage de 70,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur place.

2. Le parachèvement d'un bassin de virage, de 450 par 800 pieds et de 21 pieds de profondeur, en avant du quai du moulin à papier, dans le chenal Nipisiguit, nécessitant le dragage d'environ 81,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur place.

3. Un chenal d'embranchement conduisant aux quais des compagnies *Gloucester Lumber and Trading* et *George Eddy,* de 2,000 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et 12 pieds de profondeur, à l'eau basse, avec un bassin de virage de 200 pieds carrés, nécessitant le dragage d'environ 39,800 verges cubes de déblais, mesure prise sur place.

4. Le creusage jusqu'à 20 pieds du bassin au quai de Bathurst-Ouest, nécessitant le dragage d'environ 17,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur place.

5. Un bassin de virage en haut de ce quai jusqu'à 15 pieds de profondeur, à l'eau basse, sur une superficie d'environ 450,000 pieds carrés, nécessitant le dragage d'environ 124,000 verges cubes, mesure prise sur place.

Afin de finir les travaux tels que projetés, on estime qu'on devra enlever environ 300,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur place lors des derniers sondages. Pour obtenir la qualité mesurée sur les chalands, il faut ajouter 25 pour cent à ce montant.

Du 21 juillet jusqu'au 11 novembre 1921, la drague *N° 4* du ministère a été employée dans le havre de Bathurst. On dragua surtout dans le chenal de Tetagouche, mais on enleva de petites quantités de déblais dans les bassins des quais de la fabrique de papier et du moulin n° 2.

Dans le chenal de Tetagouche, on a enlevé 39,652 verges cubes de sable et de vase, mesure prise sur les chalands, et on dragua jusqu'à 15 pieds de profondeur, à mer basse.

Aux quais de la fabrique de papier et du moulin n° 2, on a enlevé 12,724 et 2,088 verges cubes de sable et d'alluvions, mesure prise sur les chalands, respectivement.

CAMPBELLTON

Dragage

Sur une distance de 3½ milles en bas de Campbellton, la rivière Restigouche est peu profonde; il n'y a qu'une profondeur minimum de 14 pieds, à mer basse. Afin de permettre aux vaiseaux de prendre leur pleine cargaison à Campbellton, on est à creuser un chenal de 100 pieds de largeur, jusqu'à 18 pieds de profondeur, à mer basse.

On se propose en plus de draguer les bassins jusqu'à 22 pieds de profondeur, à mer basse.

Du 23 juin jusqu'au 29 septembre 1921, la drague *N° 1* du minisère a enlevé 129,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, dans le chenal et les bassins, comme suit:

Lieu	Mesure prise sur les chal. Vges cu.	Mesure prise sur place Vges cu.	Facteur d'expansion
Batture de Oak Point..	80,297	75,615	6.0%
En ligne des phares de Campbellton.	40,513	23,374	73.2%
Bassin intérieur du quai	8,250	5,834	41.4%
..	129,060	104,823	23.1%

Les déblais que l'on a enlevés sont surtout du sable, avec un peu de gravier entre les phares, et de la vase dans les bassins.

La longueur totale du chenal que l'on a dragué est de 5,400 pieds; en ligne des phares de Campbellton, on a creusé sur une distance de 1,200 pieds, et sur une distance de 4,200 pieds sur la batture de Oak Point. Il reste encore une distance de 13,200 pieds à draguer, dans le chenal. Le bassin intérieur du quai en eau profonde a été dragué jusqu'à une profondeur de 24 à 26 pieds, à mer basse, sur une distance de 400 pieds, vers l'extrémité du large, par une largeur de 75 pieds, à partir du quai. La drague n'a pas pu travailler en deçà de 15 pieds, à partir du quai.

DOUGLASTOWN

Dragage

Entre le 13 et le 23 mai 1921, la drague *N° 2* du ministère a enlevé 8,580 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de sable et de vase, dans le bassin en avant du quai de la compagnie *Miramichi Lumber,* le creusant jusqu'à 22 pieds de profondeur, à mer basse. La profondeur originale variait de 13 à 14 pieds, près du quai, jusqu'au niveau requis, 80 pieds plus loin. La profondeur que l'on a atteinte est de 20 à 23 pieds, à mer basse. L'écart entre l'eau basse et la haute mer des grandes marées est de 6 pieds.

La superficie draguée a environ 37,000 pieds carrés, la longueur du bassin étant de 330 pieds.

GRAND'ANSE

Dragage

Le 28 août 1920, on a passé un contrat pour le dragage d'une superficie de 150 pieds de largeur par 300 pieds de longueur, en dedans de la tête du brise-lames, et d'une superficie de 50 pieds par 260 pieds en dedans de la pile de l'est, ainsi qu'une superficie de forme irrégulière à l'entrée du havre, à la jonction des deux sections mentionnées plus haut.

On était d'avis qu'en attendant que les prolongements aux brise-lames et au quai puissent donner de l'abri aux bateaux qui viendraient dans la plus grande section, il serait suffisant de draguer le bassin d'en dedans de la pile de l'est, là où tous les bateaux se tiennent, et, par conséquent, au commencement de la saison de 1921, la superficie à être draguée fut réduite aux dimensions mentionnées plus haut.

Du 18 juin au 17 décembre 1921, les entrepreneurs ont enlevé 2,842.71 verges cubes de sable, mesure prise sur les chalands, dans un bassin de 300 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, en dedans de la pile de l'est, jusqu'à une profondeur de 3 à 4 5 pieds, à mer basse.

HATFIELD'S POINT

Dragage

Le chenal dragué en 1917, en bas de la pointe Hatfield, s'était tellement rempli en un certain endroit qu'il ne restait plus qu'une profondeur de 3 pieds, à mer basse, sur un côté du chenal, et environ 5½ pieds d'eau au centre, on a commencé du dragage, en 1921, afin d'atteindre la profondeur originale de 11 pieds. Etant donné que le remplissage s'était produit à l'endroit où un petit cours d'eau se déchargeait dans le chenal, on a creusé un bassin à l'embouchure de ce ruisseau et en dehors du chenal, afin d'obenir un bassin où les sédiments pourraient s'accumuler au lieu d'obstruer le chenal.

Du 17 au 29 juin 1921, la drague *Keta,* appartenant à l'entrepreneur J. S. Gregory, a dragué 5,472 verges cubes de sable, de vase et d'argile, mesure prise sur les chalands, moyennant 33 cents par verge cube, c'est-à-dire le prix du contrat.

LORD'S COVE

Le 20 octobre 1920, on a passé un contrat, basé sur des prix par unités, pour la démolition du quai actuel et la construction d'un quai fait en pilotis et chevalets, ainsi qu'une cale-débarcadère flottante.

Le 19 mai, on a commencé à démolir le quai et, le 30 juillet 1921, la construction du nouveau quai était terminée. Ce quai consiste en des abords en piles et chevalets de 260.5 pieds de longueur par 21 pieds de largeur, et une tête de quai en pilotis et chevalets de 50.5 pieds de longueur par 41.2 pieds de largeur. L'extrémité intérieure des abords est reliée au rivage par une chaussée en pierres perdues de 30 pieds de longueur par 21 pieds de largeur. On a aussi construit une cale-débarcadère consistant en un ponton en pièces de bois, de 17 pieds de largeur par 30 pieds et 26 pouces de longueur, sur lequel repose une glissoire en bois de 43 pieds de longueur par 6½ pieds de largeur, reliée à une plateforme d'accostage de 16 pieds par 10.8 pieds supportée sur des pilotis. Le hangar actuel a été placé sur le nouveau quai. Le chemin conduisant au quai a été réparé et on a construit une clôture sur une distance de 50 pieds, le long des abords.

BAIE MIRAMICHI

Dragage

La grande profondeur de la baie Miramichi est obstruée à trois endroits: aux battures de Grande Dune, Horseshoe et The Lump.

A la Grande Dune, sur la batture la plus éloignée du rivage, il y a 18.5 pieds d'eau, à mer basse. L'écart entre le niveau d'eau basse et de la mer haute est de 5 pieds.

Entre le 20 juin et le 20 septembre 1921, la drague *N° 2* du ministère a enlevé 63,095 verges cubes de vase, de sable et d'argile, mesure prise sur les chalands, à l'extrémité du large des battures, au tournant du chenal. La superficie où l'on a dragué a environ 1,400 pieds de longueur par une largeur moyenne de 380 pieds. Sur presque toute cette étendue, on a creusé jusqu'à 22 à 24 pieds de profondeur, à mer basse. Il n'y a que 20.1 pieds d'eau sur une petite partie de l'endroit dragué.

NELSON

Dragage

Afin d'obtenir 22 pieds d'eau, à mer basse, au quai en pierraille de Burchill, pour permettre aux bateaux de prendre leur cargaison au quai, la drague *N° 2* du ministère

a enlevé 1,011 verges cubes de pierraille et de déchets de moulins, mesure prise sur les chalands; ce dragage a été fait du 3 au 7 juin 1921.

On n'a pas creusé jusqu'à la profondeur voulue, le fond à draguer étant trop dur, mais l'ouvrage qu'on a fait a amélioré l'endroit, car on a creusé le bassin de 1½ pied de plus.

NEWCASTLE

Dragage

Entre le 26 et le 31 mai 1921, la drague *N° 2* du ministère a enlevé 3,980 verges cubes de vase, de sable et de pierres, mesure prise sur les chalands, dans le bassin en avant du quai de M. James Robinson, afin de l'agrandir et de creuser jusqu'à 21 pieds d'eau, à mer basse, pour permettre aux bateaux de prendre leurs cargaisons de bois. Auparavant, il n'y avait que 14 à 16 pieds d'eau dans ce bassin. On a atteint la profondeur voulue sur toute la superficie draguée de 100 pieds par 60 pieds.

RIVIÈRE MIRAMICHI-NORD-OUEST

Dragage

A mi-chemin entre Newcastle et Bridgetown, il y a une batture où il n'y avait qu'une profondeur de 14 à 15 pieds, avant le dragage qu'on a fait au cours de la dernière saison. L'écart entre le niveau de l'eau basse et de la mer haute, aux grandes marées est de 5 pieds.

Les travaux ont été exécutés en cet endroit par la drague *N° 2* du ministère, à partir du 23 septembre jusqu'au 4 novembre 1921. On a enlevé 24,610 verges cubes de roc, de sable, d'argile et de billots, mesure prise sur les chalands. La superficie draguée est de 1,300 pieds de longueur par 140 pieds de largeur, avec une profondeur générale de 18 à 19 pieds.

QUACO

Le 5 mai 1921, les travaux de reconstruction du brise-lames de l'est ont été commencés et, le 1er décembre, ils étaient complétés. Ils consistèrent à enlever une partie du brise-lames actuel, sur une profondeur moyenne de 21 pieds, et à la reconstruire avec un ouvrage en encaissement fait de bois rond et rempli de pierre. Le sommet de l'ouvrage ainsi terminé a 233 pieds de longueur, sur le côté du large, et 253 pieds de longueur sur le côté du havre, avec une largeur moyenne de 27½ pieds. La face extérieure, au-dessus de la pente, est lambrissée jusqu'au sommet du couronnement avec des pièces d'épinette de 6 pouces d'équarrissage, et la face du côté du havre est lambrissée, entre les défenses doubles de 10 pouces carrés, avec des pièces d'épinette de 6 pouces d'équarrissage.

RENFORTH

L'ouvrage que l'on a fait en 1921-22 consista à construire de nouveaux abords en encaissement, de 165 pieds de longueur par 15½ pieds de largeur; à remplir une section de la tête du quai, de 16 pieds de largeur par 32 pieds de longueur, avec un lambrissage en bois et de la pierre; à exhausser toute la tête du quai avec un à trois rangs de pièces de bois et remplir l'intérieur avec de la pierre, en nivelant le sommet avec du gravier. Les travaux ont été exécutés entre le 4 août et le 23 septembre 1921. Au cours de la période du 13 au 25 mars 1922, on a enlevé au moyen d'explosif trente-cinq pilotis des vieux abords, jusqu'au niveau du fond, afin d'avoir un bassin pour les bateaux.

SAINT-JEAN

BAIE COURTENAY

Brise-lames

Au cours de l'année, on a continué l'ouvrage sur le prolongement de 2,500 pieds du brise-lames. Celui-ci est maintenant terminé sur sa pleine longueur, et on a posé des pierres sur les pentes extérieures et sur une section des nouvelles pentes. Tout ce qui reste à faire est de compléter le brise-lames jusqu'au niveau requis et de mettre la dernière main aux pentes.

Roche sous-marine

Au cours de l'année, on n'a pas continué les travaux de l'enlèvement de la roche submergée qui se trouve à l'entrée du bassin de radoub. La partie qui reste mesurant environ 20,000 verges cubes, sert actuellement de barrage extérieur au batardeau protégeant le bassin de radoub en cours de construction. Aussitôt que l'ouvrage en encaissement du bassin de radoub sera construit, on continuera à enlever cette roche.

Dragage

On a continué durant toute l'année le dragage du bassin et du chenal; la drague à succion *Tornado,* de 24 pouces, travaillait dans le bassin, tandis que la drague à échelle *Leconfield* creusait le chenal. Le chenal d'entrée de la baie Courtenay est maintenant assez profond pour permettre aux bateaux tirant 28 pieds d'eau de monter jusqu'au bassin, à mer basse.

CÔTÉ OUEST

Réparations au quai n° 7

On s'était aperçu que le coin nord-est du quai n° 7 se séparait de la structure principale du quai, et des réparations avaient été faites en 1920-21, mais ces travaux n'étaient pas suffisants pour protéger ce coin qui avait la forme d'un angle très aigu.

On obtint l'autorisation de faire ces réparations à la journée; ces travaux consistèrent à couper cet angle pointu et de l'arrondir. Environ 110 verges cubes de béton ont été versées dans le coin, et les deux côtés des travaux ont été reliés ensemble au moyen de gros boulons d'ancrage, bien enclavés dans le béton. L'ouvrage a été complété d'une manière satisfaisante et la partie réparée ne s'est pas dérangée pendant les hautes marées.

Aménagement de hangar D15 pour l'emmagasinement du bétail

On a reçu l'autorisation d'aménager le hangar D15, à Saint-Jean-Ouest, pour y mettre le bétail en transit. On a commencé les travaux immédiatement et, le 21 décembre, ils étaient terminés.

Le hangar D15 a 300 pieds de longueur par 80 pieds de largeur, et on l'a divisé en 35 enclos de 33 pieds de longueur par 17 pieds de largeur, avec une allée de 10 pieds au centre du hangar. Les enclos sont munis d'auges avec de l'eau coulant dans chacun, de crèches, d'un système d'éclairage et d'un égout. A l'extérieur du hangar, on a fait un enclos avec des câbles et on peut y conduire les bêtes à cornes en les faisant passer par l'allée centrale. Chaque enclos peut contenir 20 bêtes et tout le hangar peut donc en contenir environ 700.

Entretien général du havre

Pendant la saison, à part l'entretien ordinaire des quais et des hangars, on a peinturé de nouveau le hangar sur la pile *n° 16* et le transbordeur à grain sur les piles

nos 5 et 6. On a aussi réparé l'extrémité du quai n° 7 et renouvelé les plates-formes et les pavés.

L'entretien des piles 15 et 16, en particulier les défenses verticales et flottantes, constitue un gros item, à raison des dommages causés aux vaisseaux pendant une tempête. On a posé une nouvelle sorte de défense; cette défense est faite de jeunes cèdres ou épinettes liés ensemble, le tout formant une pièce ayant les mêmes dimensions que celles des défenses ordinaires. Cette défense coûte environ $200 et jusqu'ici elle a donné satisfaction. On devrait recommander l'usage de défenses de ce genre dans le havre où la mer monte très haut, tel que le havre de Saint-Jean.

Dragage

L'entrée principale du havre de Saint-Jean, ayant 12,000 pieds de longueur, ainsi que les divers bassins profonds, sont entretenus à une profondeur uniforme de 32 pieds au-dessous du niveau d'eau basse des grandes marées ordinaires.

Il y a deux chenaux qui entrent dans le havre: le chenal principal et celui qui se trouve entre l'île *Partridge* et l'extrémité du brise-lames de la pointe *Negro,* communément appelé le chenal de l'ouest. On ne fait pas de dragage dans ce dernier chenal qui n'est fréquenté que par les plus petits bateaux, lors des grandes marées. Par ce chenal de l'ouest, des quantités considérables de débris venant du rivage s'accumulent dans le chenal principal et les bassins, cette quantité variant chaque année selon la fréquence et la nature des tempêtes.

Le dragage du dernier exercice financier a été fait par contrat; deux dragues ont été employées, la *Beacon Bar* et la *Keta.* Ci-après est donnée l'étendue du dragage des divers bassins:

Le bassin n° 2 a été dragué sur une longueur de 350 pieds; le bassin n° 3, sur une distance de 450 pieds; le bassin n° 4, sur une distance de 370 pieds; le bassin n° 5, sur une distance de 450 pieds, et le bassin n° 6, sur une longueur de 600 pides, Les six bassins ont été creusés sur une largeur de 100 pieds.

Les déblais dragués consistaient surtout en gravier et vase, et la quantité totale enlevée dans les divers bassins est de 31,388.68 verges cubes. La drague *Beacon Bar* a enlevé 17,629.38 verges cubes et la drague *Keta* a enlevé 13,769.30 verges cubes de déblais. Les travaux ont été exécutés à partir du 27 octobre jusqu'au 24 novembre, inclusivement.

QUÉBEC

ANSE AUX GASCONS

L'ouvrage durant l'exercice financier 1921-22 a été fait par contrat; il consista à reconstruire une partie du brise-lames, de 210 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et d'une hauteur moyenne de 13 pieds, ainsi qu'un ouvrage en encaissement de 55.3 pieds de longueur reliant la nouvelle construction à la vieille structure; et à faire le remplissage de la superficie entre la nouvelle construction et la vieille structure, afin de réunir l'ouvrage en encaissement et la ligne du rivage; à niveler les abords, et à construire un ouvrage de protection en encaissement, de 30 par 10 par 10 pieds, au pied des abords, sur le côté ouest.

BATISCAN

Dragage

Le dragage consista à creuser une partie du chenal de l'est et celui de l'ouest, ainsi que tout le bassin qui se trouve en avant du quai du gouvernement. Ce dragage a été fait par tranchées alternatives jusqu'à une profondeur de 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une superficie totale de 495,740 pieds carrés.

La quantité totale de déblais enlevés s'élève à 69,650 verges cubes de sable, mesure prise sur les chalands. L'épaisseur moyenne de la partie draguée est de 3.2 pieds.

Les travaux ont été faits par la drague *n° 113* du ministère des Travaux publics, à deux intervalles différentes: (1) du 8 au 29 juin 1921, et (2) du 4 août au 21 octobre 1921.

BELŒIL, GARE DE

L'automne dernier, on a demandé des soumissions pour la reconstruction du quai du rivage, consistant en

(*a*) La démolition du vieil ouvrage en encaissement jusqu'au niveau de l'extrême eau basse, et sur une largeur suffisante pour permettre la construction du mur en béton projeté;

(*b*) La construction d'un mur en béton de 315 pieds et 6 pouces de longueur, de 4 pieds et 6 pouces de largeur au bas et 1½ pied de largeur au sommet, et de 10 pieds de hauteur, l'ouvrage devant être relié à tous les 50 pieds à des blocs en béton de 4 par 4 par 4 pieds placés à environ 20 pieds en arrière, au moyen de barres d'acier de 2 pouces;

(*c*) La construction, à l'extrémité du mur se trouvant en haut du courant, d'un brise-glace en béton armé, de 18 pieds et 6 pouces de longueur, 15 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur;

(*d*) Le remplissage en arrière du mur en béton avec les déblais enlevés.

L'ouvrage a été commencé immédiatement après l'adjudication du contrat, exécuté tel que spécifié, et terminé dans le mois de décembre.

DOUCET'S LANDING

Dragage

Ces travaux consistèrent à draguer une batture de sable contenant une proportion de cailloux et d'argile dure qui s'avançait trop loin dans le chenal conduisant au quai, ce qui était un danger pour la navigation, surtout pendant la saison des glaces. On a creusé sur une superficie totale de 96,425 pieds carrés et jusqu'à 12 pieds au-dessous de l'eau basse. On a enlevé 17,900 verges cubes de sable dur, d'argile et de cailloux, mesure prise sur les chalands. La profondeur moyenne de la tranchée est de 3.58 pieds.

Le dragage a été fait par la drague *N° 123* du ministre des Travaux publics. On a commencé le 22 octobre et suspendu les travaux le 18 novembre 1921.

GASPÉ

Le ministère a accordé un contrat pour la reconstruction de la partie du quai qui a été détruite par le feu en 1919.

L'ouvrage consista à enlever tous les débris qui se trouvaient dans la partie à reconstruire. L'entrepreneur a acheté une certaine quantité de matériaux qu'il a livrés sur l'emplacement du quai.

NEW CARLISLE

Dragage

Au cours de l'exercice financier 1919-20, on a creusé un bassin de 245 pieds de longueur, 75 pieds de largeur et 13 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées; ce bassin se trouve au côté est de la partie extérieure du quai. Ce dragage a été fait par la drague *N° 13* du ministère des Travaux publics qui a enlevé 5,837 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, dans dix jours.

Pendant l'exercice financier 1021-22, les travaux ont été commencés le 23 juin 1921 par la drague *N° 4* du ministère, afin de nettoyer et d'élargir le bassin qu'on avait dragué en 1919. On a cru bon d'élargir ce bassin de 75 à 120 pieds et de le creuser jusqu'à 15 pieds, à mer basse des grandes marées. Ces travaux ont été en effet exécutés

afin de permettre aux barges à vapeur d'accoster avec sûreté au quai pour y prendre du bois de pulpe.

Après que le dragage fut fini, le 16 juillet 1916, le bassin avait 265 pieds de longueur, à partir du coin sud-est du quai et longeant le côté est du quai, par une largeur de 120 à 160 pieds et d'une profondeur variant de 10, 13 à 16 pieds.

Les débris enlevés consistaient en sable fin et gros sable dont 10,942 verges cubes furent transportées plus loin. Ces déblais dragués furent jetés dans 8 brasses d'eau, à environ 2 milles du lieu des travaux.

NORTH TIMISKAMING

Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1921.

On a commencé la construction du quai à la journée en 1920-21, mais on a suspendu les travaux en mars 1921. On a recommencé en août 1921 et fini en novembre. Ce quai est construit en pilotis avec une tête-débarcadère de 86 pieds de largeur par 106 pieds et 4 pouces de longueur; il y a deux cales d'accostage. Les abords en pilotis ont 17½ pieds de largeur et ils sont construits avec une pente de 5½ pour cent; ils consistent en 14 chevalets posés sur une distance de 98 pieds et une chaussée en terre et en pierre de 50 pieds de longueur. Il y a une rampe en bois sur les deux côtés des abords en pilotis et sur le côté intérieur de la tête-débarcadère. On a aussi construit un hangar à marchandises avec salle d'attente, ayant une longueur totale de 91 pieds, une largeur de 20 pieds et des murs de 13 pieds de hauteur.

POINTE-AU-PÈRE

Les travaux fait pendant l'exercice financier 1921-22 consistèrent à construire un mur de revêtement le long de la face de l'est du quai, de 85 pieds de longueur, 21 pieds de hauteur et de 4 pieds de largeur au sommet en se rétrécissant jusqu'à une ligne au bas. Cet ouvrage a été construit dans le but d'assurer un meilleur lieu d'accostage et d'abri pour les bateaux des pilotes, et il élimine en même temps le fruit qui se trouvait sur le côté est du quai. On a aussi renouvelé le pavé de 6 pouces sur une superficie de 25 par 251 pieds.

POINTE SHEA

Les travaux faits au cours de l'exercice financier 1921-22 consistèrent à poser 1,200 verges de grosses pierres, le long de la face de l'est du quai, afin de construire un ouvrage de protection en pierre perdue de 160 pieds de longueur, d'une largeur moyenne de 16 pieds et d'une hauteur moyenne de 11 pieds; à construire un passage en béton sur une distance de 110 pieds et une largeur de 10 pieds, sur le côté nord des abords du quai; à placer 675 verges de pierraille dans le quai; à renouveler le pavé en bois dur sur une longueur de 175 pieds et sur la pleine largeur du quai; à construire un sentier de 275 pieds de longueur par 12 pieds de largeur sur la partie du pavé du quai, du côté du rivage, et à renouveler 20 défenses.

Pendant les mois d'hiver, on a bâti un talus de protection en pierre perdue, le long du côté est du quai, sur une distance de 90 pieds, une largeur de 24 pieds et une hauteur moyenne de 13 pieds.

RIMOUSKI, PORT DE

Les travaux faits au cours de l'exercice financier 1921-22 consistèrent à construire une voie de garage pour le chemin de fer National, sur une distance de 1,030 pieds. Cet ouvrage s'est fait sous la surveillance du ministère des Travaux publics. Ladite voie a été posée sur le passage en bois sur le côté ouest du nouveau quai. La superficie au nord de la face nord du vieux quai a été remplie jusqu'au sommet et nivelée; la superficie ouest, entre les faces de l'ouest des vieux et nouveaux quais, a été aussi nivelée avant le posage de la voie de garage.

Afin de faire ce remplissage et ce nivellement, on a charroyé 5,736 verges cubes de terres et vingt-quatre charges de fascines. On a placé 388 verges de petites pierres le long du passage en bois afin d'empêcher la mer de laver le remplissage en terre, pendant les grandes tempêtes.

Le pavé de 3 pouces en-dessous des rails de la voie ferrée se trouvant sur le quai a été renouvelé sur une distance de 950 pieds et une largeur de 16 pieds, et, ailleurs, sur une distance de 715 pieds et une largeur de 12 pieds.

Le pavé du vieux quai a été couvert avec des madriers de 3 pouces, sur une étendue de 520 pieds par 30; sur une autre étendue de 112 pieds par 22, le pavé a été couvert avec des madriers de 2 pouces.

A deux places, sur des superficies de 500 par 24 pieds et de 350 par 10 pieds, on a réparé le pavé du vieux quai avec des vieux madriers qui étaient encore de service.

On a posé un couronnement pour supporter la rampe sur une longueur de 2,300 pieds par une hauteur de 3 à 6 pouces.

On a renouvelé des solives de 12 pouces d'équarrissage sur une longueur de 600 pieds; 200 pieds linéaires de la pièce de couronnement de 12 pouces ont été renouvelés.

On a construit un petit hangar de 12 par 12 pieds près de l'édifice public pour l'emmagasinement de l'outillage de l'ingénieur de district.

Dragage

Le dragage que l'on a fait à Rimouski consista à compléter le bassin de 1,000 pieds de longueur par 200 et 400 pieds de largeur et de 22 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées, et à creuser le chenal d'entrée de 200 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 15 pieds, à l'eau basse des grands marées, à commencer à la ligne de contour du quai, à 15 pieds de ce dernier.

On a commencé à draguer le bassin en 1914, en vertu d'un contrat; ce contrat a été annulé en novembre 1918. Pendant cette période, c'est-à-dire en 1914, 1915, 1916 et 1917, on a enlevé 327,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

En 1919 et 1921, on a fait d'autre dragage dans le bassin, afin d'enlever l'argile dure pour servir au remplissage de l'espace entre la vieille et la nouvelle construction. On a extrait ainsi 48,676 verges cubes d'argile dure, mesure prise sur les chalands, dont 46,043 verges cubes ont été transportées au moyen de grues installées sur le quai.

Aucun dragage de ce genre n'avait été fait dans le chenal d'entrée avant 1921.

En 1922, on a enlevé de l'extrémité du bassin et du chenal d'entrée 122,997 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

Le dragage a été fait par la drague *N° 110* du ministère, du 30 mai au 1er octobre 1921; les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante.

Afin de compléter le dragage commencé à Rimouski, on devra extraire environ 35,000 verges cubes de déblais, mesure prise sur les lieux, dans le bassin, et 45,900 verges cubes de déblais dans le chenal.

En déterminant les quantités mentionnées plus haut, on a alloué un pied de plus que la profondeur requise.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE

Chenal de l'est

Le dragage du chenal de l'est dans la rivière Saint-Maurice consista à nettoyer le bassin d'en avant de l'usine de la *Tidewater Shipbuilders Co., Ltd.*, sur une superficie totale de 182,275 pieds carrés et jusqu'à une profondeur de 13 pieds au-dessous de 0 de l'échelle d'étiage, et à creuser un banc de sable qui s'était formé à l'entrée du chenal de l'est, sur une longueur totale de 600 pieds par 70 pieds et jusqu'à une profondeur de 13 pieds au-dessous de 0 de l'échelle d'étiage.

La quantité totale de déblais que l'on a enlevée dans le chenal et le bassin est de 28,700 verges cubes, mesure prise sur les chalands, dont 1,150 verges cubes de déblais jetés par-dessus bord et 26,550 verges cubes de produits dragués transportés plus loin. La profondeur moyenne de la tranchée est de 2.57 pieds et la substance extraite est du sable et de l'argile.

Ce dragage a été fait par la drague *N° 123* du ministère; on a commencé le 30 juin et fini le 3 août 1921.

Ce chenal est en ligne droite à partir de son entrée jusqu'au pont du *Pacifique-Canadien,* à Wayagamack, et longe la rive nord de l'île Saint-Christophe.

RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT)

Dragage

A partir du quai de Louiseville jusqu'à l'embouchure de la rivière, on a fait du dragage à divers endroits, comme suit:

1. Du quai du gouvernement au moulin de Tourville, on a creusé un chenal de 35 pieds de largeur, au fond, et un bassin de 125 pieds de largeur, en avant du quai du gouvernement; on a atteint une profondeur de 5 pieds, à mer basse.
2. Du moulin de Tourville jusqu'à l'embouchure de la rivière, on a dragué à plusieurs endroits sur une longueur totale de 3,200 pieds et une largeur de 35 pieds, au fond, et jusqu'à une profondeur de 7 pieds, à mer basse.

En tout, on a enlevé 29,359 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, ou 31,165 verges cubes, mesure prise sur les chalands, ainsi que 2,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands, donnant une quantité totale de 33,165 verges cubes de déblais dragués, mesure prise sur les chalands. La profondeur moyenne de la tranchée est de 2.15 pieds et la substance extraite est du sable et de l'argile.

Ce dragage a été fait par la drague *N° 123* du ministère. On a commencé le 27 avril et fini le 7 juin 1921.

SAINT-MICHEL

On a construit à la journée un débarcadère temporaire. L'ouvrage a été commencé le 10 mai 1921 et complété le 28. Il consiste en une construction en chevalets, de 12 pieds de largeur et 350 pieds de longueur, afin de relier la tête du quai à l'extrémité sur le rivage.

VERDUN

Dragage

On a dragué à plusieurs endroits dans le chenal des steamers entre Verdun et La Tortue: juste vis-à-vis du quai de Verdun, sur une distance de 250 pieds; vis-à-vis de l'endroit où les déblais sont jetés, environ 5,000 pieds du quai; à 1,500 pieds du même endroit, en suivant le chenal vers La Tortue, et en avant du quai de La Tortue, où l'on a nettoyé le fond.

A partir du 13 avril jusqu'au 30 septembre 1921, le dragage consista à enlever 388 cailloux, à faire sauter à la dynamite 21 gros cailloux et enlever ensuite les débris, ainsi qu'à extraire 400 verges cubes d'argile, de sable, de gravier et de petites pierres. Après que ces travaux ont été exécutés, on a nettoyé le chenal et on en a fait l'essai, avec le résultat que le bateau-passeur tirant 7 pieds d'eau a pu naviguer en sûreté, à mer basse, sans toucher le fond, quand il se tenait en deçà des bornes du chenal de 40 à 50 pieds.

ONTARIO

BELLEVILLE

Dragage

On a passé un contrat pour le dragage d'environ 30,937 verges cubes de sable, d'argile et de gravier afin de compléter les améliorations commencées en 1915, dans le chenal reliant l'eau profonde au quai public. Vers le milieu du bassin, en avant du quai, on a enlevé 19,820 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, afin d'atteindre une profondeur de 12 pieds, au-dessous de l'eau basse, où à l'élévation 245. Ce dragage a été fait durant la période entre le 29 août et le 8 octobre. Les déblais dragués consistèrent en vase et bran de scie, l'on en a transportés 18,137 verges cubes sur des chalands, ce qui montre qu'une certaine quantité a été entraînée par le courant en dehors de la partie draguée.

A l'est du quai, en arrière de la tête-débarcadère et s'étendant sur une distance de 300 pieds le long des abords, on a aussi creusé un bassin ayant une entrée de 100 pieds de largeur et une profondeur de 12 pieds. Ce dragage a été fait entre le 10 octobre et le 18 novembre. La quantité de sable, de gravier, d'argile et de cailloux enlevés durant ces travaux s'élève à 11,117 verges cubes, mesure prise sur place, ou 17,515 verges cubes, mesure prise sur les chalands.

Dans le chenal conduisant au quai d'Allen, on a dragué deux pointes qui s'avançaient; les déblais qu'on a enlevés au-dessous du niveau du fond consistèrent en 745 verges cubes de sable, de vase et de cailloux, mesure prise sur place. Ces travaux ont été faits du 26 au 29 octobre et on a atteint la profondeur 168. La superficie draguée est d'environ 6,900 pieds carrés, sur le côté nord du chenal et à l'ouest de la bouée rouge, avec une profondeur de 11 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse.

On a enlevé jusqu'à une profondeur de 14 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse, une batture d'environ 10 pieds de largeur par 70 pieds de longueur, consistant en sable, gravier et cailloux, qui obstruait le chenal du sud de la travée tournante du pont de la baie de Quinté.

BURLINGTON, CHENAL DE

Les piles dans le chenal de Burlington sont très vieilles, ayant été construites en 1823. A plusieurs endroits, ces structures étaient autrefois d'une largeur différentes de celles d'aujourd'hui, et la profondeur d'eau dans laquelle ces ouvrages en encaissement avaient été submergés, bien que suffisante pour les fins de navigation du temps, ne suffit plus pour les gros vaisseaux engagés dans le trafic sur les grands lacs.

En 1904, on a construit une palée en pilotis le long des côtés des piles donnant sur le chenal afin de renforcer ces piles et de prévenir l'affouillement en-dessous, pendant qu'on faisait du dragage dans le chenal. Au cours des dix dernières années, on a construit des superstructures en béton sur diverses parties de la pile du sud.

Le pont tournant pour les piétons et les voitures que le ministère a construit, il y a environ 25 ans, n'est plus de service, et après l'avoir examiné, on en est venu à la conclusion que ce pont devra être reconstruit ou remplacé par un autre. Il a été décidé par conséquent de construire un pont à bascule neuf.

(*a*) On a émis l'autorisation pour la construction d'un nouveau pont et le contrat a été adjugé aux compagnies *Canadian Engineering and Contracting* et *Hamilton Bridge.*

(*b*) On a autorisé la construction du pont à bascule en acier et le contrat a été adjugé aux compagnies *Canadian Engineering and Construction* et *Hamilton Bridge.*

Les travaux de construction de la substructure du pont ont été continués par les entrepreneurs, à partir du 1er avril; ils ont été complétés à l'exception d'une petite quantité de remplissage en terre qu'on ne peut pas faire avant le printemps. Ces tra-

vaux consistèrent à enfoncer des pilotis ronds sous la fondation, à construire une palée en pilotis, à construire une culée en béton et à remplir les abords en terre.

La construction de la superstructure du pont a été commencée le 20 octobre et se continue. Tout est fait à l'exception du peinturage, des garde-corps, du nivellement, etc.

Un passage temporaire pour les piétons a été construit sur le pont du chemin de fer du Grand-Tronc et on a maintenu des gardiens sur ce pont pendant l'exercice financier.

COLLINGWOOD

Le brise-lames de l'est, ayant 1,815 pieds de longueur par une largeur variant de 25 à 40 pieds, qui a été construit en 1882-83, est devenu dans un état délabré tel qu'on a décidé d'en reconstruire la superstructure, à partir du pont du Grand-Tronc en allant vers le large. En février 1920, on a passé un contrat pour la reconstruction de 750 pieds, à commencer de l'extrémité du large et s'étendant vers le rivage. Au cours de l'exercice financier 1920-21, une partie de ces travaux a été exécutée.

Les travaux ont été repris le 1er avril. Le 7 juillet, tout était fini. Ces travaux étaient comme suit:

(1) Sur la face sud du brise-lames, on a placé des blocs en béton sur une distance de 78 pieds et 8 pouces.

(2) Sur la face nord de l'ouvrage, on a mis des blocs en béton en place sur une distance de 633 pieds et 6 pouces, à partir d'un point se trouvant à 116 pieds et 6 pouces de l'extrémité du large et s'étendant vers le sud-est.

(3) On a versé une masse de béton sur une longueur de 633 pieds et 6 pouces par une largeur de 24 pieds.

(4) On a posé six crampes et des anneaux d'amarrage.

On a préparé les plans et devis, et le contrat a été adjugé le 16 novembre, basé sur des prix par unités et formant un montant de $33,828 pour la reconstruction d'une partie en béton mesurant 500 pieds linéaires, à commencer à un point se trouvant à 750 pieds de l'extrémité du large et s'avançant vers le sud-est; la longueur est de 500 pieds et la largeur, de 24 pieds.

On n'a pas encore payé d'argent sur ce contrat.

COLLINS BAY

Dragage

On a passé un contrat pour l'enlèvement de cinq piles en encaissement et sept piles en pilotis et pour le dragage d'un chenal jusqu'au quai. Une fois ces travaux terminés, on aura un chenal de 400 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, à partir de l'eau profonde jusqu'au quai, avec une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'élévation 245 du point de repère du lac; on aura aussi un bassin de virage de 100 pieds carrés et d'une profondeur de 14 pieds. On devra enlever 3,250 verges cubes de déblais de la classe B, 423 pilotis et 2,700 verges cubes du vieil ouvrage en encaissement.

Le prix du contrat est 50 cents par verge cube pour les matériaux de la classe B, 75 cents par verge cube pour l'ouvrage en encaissement et $3 pour chaque pilotis enlevé.

DEPOT HARBOUR

Le quai de l'élévateur a été construit en 1903 comme un prolongement du quai construit par le chemin de fer du Grand-Tronc. Ce quai a 525 pieds de longueur par 80 pieds de largeur.

Le 3 octobre 1919, on a passé un contrat pour la reconstruction en béton de la superstructure du quai de l'élévateur.

On a commencé les travaux le 1er avril et, le 16 juillet, ils étaient terminés.

Sur le côté nord, à partir d'un point se trouvant à 511 pieds de l'extrémité de l'est, on a construit une nouvelle superstructure en béton s'étendant vers l'est jusqu'à l'extrémité du quai, ladite section ayant 14 pieds de longueur par 4 pieds de largeur.

Sur le côté sud, la superstructure sur la pleine longueur du quai a été reconstruite en béton.

Sur l'extrémité extérieure du quai, on a construit une superstructure en béton sur une longueur de 72 pieds par une largeur de 4 pieds, afin de relier le mur en béton du côté nord à l'ouvrage en béton du côté sud.

Tous les ouvrages en béton solide mentionnés plus haut ont été construits à partir d'un point se trouvant à un pied au-dessous de zéro de l'échelle d'étiage jusqu'à 6 pieds au-dessus de l'élévation 580.0.

FORT WILLIAM

Prolongement en moëllons à Mission River

On a préparé et émis des plans et des devis pour la construction d'un prolongement en moëllons au brise-lames de Mission River, de 1,000 pieds de longueur.

Le 4 octobre 1921, on a passé un contrat basé sur une quantité estimée à 75,000 tonnes, à raison de $1.39½ chacune.

Au cours de l'hiver dernier, les entrepreneurs ont ouvert une carrière à Pointe Brûlée, sur le bord du lac, à environ un mille et trois quarts au sud de l'emplacement des travaux, et ils ont extrait au moyen d'explosif la plus grande partie de la pierre dont ils auront besoin pour remplir l'ouvrage, à l'ouverture de la saison de navigation. Le 31 mars 1922, on en avait extrait environ 25,000 tonnes.

HARRICANAW, RIVIÈRE

(*Lac Demontigny*)

Au cours de la dernière saison, on a fini de creuser un chenal de 2,200 pieds de longueur par 60 pieds de largeur. On a dragué environ 16,890 verges cubes d'argile, mesure prise sur place, du 20 juin jusqu'au 18 octobre.

Une fois terminé, le chenal aura 2,940 pieds de longueur par 60 pieds de largeur. Il y a environ 4,250 verges cubes d'argile dure à l'extrémité du large qu'il faudra enlever au moyen d'explosif. On se propose en outre de draguer environ 430 verges cubes d'argile afin de redresser le chenal naturel, entre la tranchée et l'embouchure du lac Demontigny.

KINGSTON

On a passé un contrat pour le dragage du bassin, de 1,180 pieds de longueur par une largeur variant de 400 à 600 pieds, qui se trouve sur le côté nord, entre les extrémités est et ouest de la chaussée, jusqu'à une profondeur de 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, ou à l'élévation 245 sur le point de repère du lac. Ce dragage se fera le long du grand chemin La Salle, et on enlèvera aussi les vieux pilotis brisés du pont temporaire.

Du 4 juillet au 8 août, on a enlevé environ 15,692 verges cubes de vase molle, mesure prise sur place, mais on trouva aussi du sable, du gravier et des cailloux près de l'extrémité est de la chaussée. On a commencé à extraire les pilotis brisés du pont temporaire le 11 octobre.

On a déblayé un peu les bassins des rues Queen et Princess, là où des déchets s'étaient accumulés, et on a creusé un bassin le long du quai de la Cie *Kingston Milling*, de 180 pieds de longueur par 50 pieds de largeur et jusqu'à une profondeur de 10 pieds, à l'eau basse.

KINGSVILLE

Dragage

La drague *Q. & R. N° 1* du ministère a été engagée à creuser et élargir le chenal d'entrée, à draguer les bassins du quai et à agrandir le bassin de virage.

Les opérations ont duré du 11 avril jusqu'au 9 juin 1921 durant lesquelles on a enlevé 40,122 verges cubes d'argile dure, mesure prise sur les chalands.

Le chenal d'entrée, mesurant 980 pieds de longueur par 154.4 pieds de largeur, a une profondeur minimum de 14 pieds, à un endroit se trouvant à 20 pieds de la direction du phare et à 500 pieds au sud du quai de l'ouest, et une profondeur de 14.3 pieds au centre du chenal. A 300 pieds au sud du quai de l'ouest, entre ces endroits, il y a un petit chenal de 75 pieds de largeur ayant une profondeur minimum de 14.5 pieds.

LITTLE CURRENT

Les travaux sur le quai et les édifices, tels que décrits dans le rapport annuel de 1921, ont été commencés le 10 mai et complètement finis le 25 août.

On a décidé de construire une rigole en béton à travers le quai afin de laisser passer l'eau d'une crique qui se décharge sur l'emplacement du quai en passant par un ponceau sous la rue principale; cette rigole a 86 pieds de longueur et 4½ pieds de largeur, avec une embouchure de 8 pieds de largeur.

MACLAREN'S LANDING

Le 19 avril, on a passé un contrat pour la construction d'un quai moyennant la somme de $7,411.48 (basée sur des prix par unités).

C'est un ouvrage en pilotis consistant en une tête-débarcadère de 24 à 32 pieds de largeur par 65 pieds et 6 pouces de longueur, avec un débarcadère de bas niveau pour les bateaux à gazoline, de 8 par 32 pieds; en un ouvrage en pilotis de 16 pieds de largeur par 159 pieds de longueur; en des abords en terre et en pierre, de 16 pieds de largeur au sommet par 20 pieds de longueur, ainsi qu'en un abri de 16 par 16 pieds.

On a commencé les travaux le 20 mai et on les a terminés le 15 juillet.

MIDLAND

(*Tiffin*)

Les travaux consistèrent à enlever toutes les obstructions et trois gros cailloux, obtenant ainsi une profondeur de 21½ pieds. La seule obstruction qui reste est un banc d'argile et quelques cailloux sur une superficie d'environ 30 pieds de longueur par 10 pieds de largeur; il y a en cet endroit une profondeur minimum de 22.5 pieds, et ceci se trouve parallèle à l'extrémité nord du quai-élévateur du Grand Tronc, à environ 175 pieds de celui-ci.

La profondeur ordinaire du havre est de 25 pieds, au-dessous de zéro de l'échelle d'étiage.

MILFORD BAY

Milford Bay, dans le canton de Monck et le district de Muskoka, est situé sur la rive est du lac Muskoka, à un mille à l'est de Beaumaris et 14 milles de Bracebridge, la gare de chemin de fer la plus proche.

Le quai qui consiste en une structure de piles en bois et travées s'étendant sur une longueur de 140 pieds par une largeur de 11 pieds a été construit, il y a trente-quatre ans, par la succession Stroud et entretenu par elle.

Un Arrêté en Conseil a été passé le 13 septembre accordant l'autorisation d'accepter et de transférer gratuitement ce quai de R. J. Stroud au ministère.

Le 25 janvier, on a commencé les travaux de reconstruction pour les terminer le 25 février. Ils consistèrent à reconstruire la superstructure du quai, à partir du niveau de l'eau, sur une distance de 140 pieds par 11 pieds de largeur.

NORTH BAY

Les réparations au quai consistèrent à placer temporairement 28,000 pieds de madriers de 3 pouces, m.p., dans le centre des abords.

On a passé un contrat avec les Frères Grant, le 23 février, pour la reconstruction du quai moyennant la somme de $27,647.28, basée sur des prix d'unités.

L'ouvrage a été commencé le 21 février et se continua d'une manière satisfaisante jusqu'à la fin de l'exercice financier; 95 pour cent de la vieille structure a été démoli, 70 pour cent de l'ouvrage en pilotis a été fait, 25 pour cent des billots et du bois a été livré et 60 pour cent de la pierre pour les abords a été mis en place.

OTTAWA, EMMAGASINEMENT DES EAUX DE LA RIVIÈRE

Au barrage des Quinze, on a pris avantage de la période d'eau basse pendant la sécheresse d'août et septembre, pour réparer les brèches dans l'ouvrage en béton et nettoyer les vannes. La crue des eaux à l'automne remplit le réservoir. Au cours de la saison ouverte, on fit d'autres améliorations au chemin reliant le barrage à Guérin.

Au barrage du Témiscamingue, le vannes de l'Ontario ont été complètement nettoyées. On s'est procuré du madrier de 3 pouces pour le pavé et, en mars, en nouveau pavé a été posé sur une partie du barrage de l'Ontario.

Au cours de l'année, il n'y a pas eu d'affouillement en bas des vannes du barrage du Témiscamingue. Des sondages pris aux piles montrent que les deux piles dans le chenal du côté de Québec, là où la brèche s'est produite en 1914, ont continué à baisser; le tassement représente 0.14 pieds dans deux ans.

PELÉE, ÎLE

Quai de l'ouest.—On a renouvelé les deux ou trois rangs supérieurs de pièces de parement en travers de l'extrémité du large, sur une distance de 45 pieds sur les deux côtés; on a réparé les pièces de bois du sommet ainsi que le pavé, en avant du hangar et dans celui-ci.

Quai du nord.—On a renouvelé les pièces de parement du côté ouest; on a aussi renouvelé une partie du pavé entre le hangar et l'extrémité du large, sur une distance de 83 pieds linéaires, et on a fait quelques petites réparations au hangar.

Gunnell—Dragage

La drague *Gunnell* pour enlever la vase coquillière, appartenant à la compagnie "Cameron Steamship", a dragué sur le côté nord du quai de l'ouest, le 12 juin dernier, 80 verges cubes de pierre de lest et 50 verges cubes d'argile. Là où le roc se trouvait, il y a à présent de 9½ à 12½ pieds d'eau, tout près du quai, et, à 8 pieds du quai, il y a 13½ pieds d'eau.

PORT-ARTHUR

Prolongement au brise-lames en moellons à Bare Point

Le 26 juillet 1919, on a passé un contrat avec "Chambers, McGuigge and McCaffrey Co., Ltd.", de Toronto, pour la construction d'un prolongement au brise-lames en moëllons, de 1,600 pieds de longueur; on estimait la quantité de pierre à 475,000 tonnes et le prix en était fixé à $1.44 par tonne ce qui donnait la somme d'environ $684,000 pour ces travaux.

On a commencé ces travaux le 8 octobre 1919 et on a continué à travailler sans interruption, à l'exception de quelques jours de mauvais temps, de la difficulté dans la livraison des matériaux, etc.

En mars 1921, on a accordé une prolongation de temps à ce contrat pour la construction d'une longueur additionnelle de 250 pieds, le coût étant basé sur le même prix d'unité.

Les travaux de construction ont été exécutés au moyen de chalands et de wagons sur une voie ferrée posée sur un chevalet, cette voie ferrée s'étendant de la carrière de Bare Point jusqu'au vieux brise-lames de l'endroit.

On a commencé à travailler le 1er avril 1921 et on a continué jusqu'au 15 décembre de la même année, quand on suspendit les travaux pour l'hiver, à cause des glaces. Du commencement de l'ouvrage jusqu'à cette dernière date, on a posé 340,611 tonnes de pierre moyennant le prix d'unité de $1.44, et 3,017 tonnes au prix réduit de $1.34 par tonne. Pendant l'exercice financier 1921-22, on a posé 73,168 tonnes de pierre.

On a employé presque toute la pierre qui se trouvait au cœur de la carrière et on a pris environ 25 pour cent de la pierre de la surface. La quantité des deux sortes de pierre dont on aura besoin pour compléter les travaux est estimée à 45,000 tonnes.

La pierre provenant du cœur de la carrière a été presque entièrement prise dans la carrière de Bare Point, située à l'extrémité de terre du brise-lames. Une petite proportion de la pierre de surface a été prise dans cette carrière; cependant, la plus grande partie de cette pierre a été prise à l'île Caribou, située dans la baie Thunder, à environ 15 milles au nord du site de l'ouvrage, et c'est là qu'on prendra le reste pour finir les travaux.

Cet ouvrage devrait être terminé le 1er août 1922, date de l'échéance de la prolongation de temps accordée.

Etant donné le fond mou du lac, il s'est produit soudainement et comme on s'y attendait des tassements irréguliers, bien que ces tassements n'aient pas été aussi considérables qu'on le pensait d'abord. A cause de cela, on a dû faire beaucoup de sondages sur les lieux.

Comme tous les matériaux sont payés tant la tonne, toute la pierre transportée sur des wagons est pesée avant d'être jetée dans le brise-lames. Quant à la pierre prise sur les chalands, ceux-ci sont munis d'indicateurs de jaugeage qui sont examinés avant et après le déchargement.

PORT-BURWELL

Dragage

Du dragage a été par la drague *N° 117* du ministère; on a commencé le 1er avril dernier et continué les travaux sans interruption jusqu'au 14 décembre, à l'exception d'une période entre le 15 août et le 13 septembre. La quantité totale de déblais enlevés jusqu'au 14 décembre est 238,177 verges cubes, mesure prise sur les chalands. On a creusé le havre extérieur afin d'avoir une profondeur certaine de 23 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse ou de zéro sur l'échelle d'étiage, et le havre intérieur pour avoir une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Cette drague se remit à l'ouvrage le 23 mars 1922 et, à la clôture de l'exercice financier, elle avait enlevé 6,519 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands.

Le 19 décembre, au cours d'une grosse tempête, la superstructure du brise-lames a subi des dommages tellement considérables qu'on estime qu'il faudra dépenser la somme de $47,000 pour le réparer.

PORT-STANLEY

Dragage

Le creusage et l'élargissement du chenal navigable ont été faits par les dragues du ministère suivantes:

La drague *N° 117* a été engagée du 15 août au 13 septembre 1921, et a enlevé 16,618 verges cubes de déblais de la classe B, mesure prise sur les chalands, et 8,837 verges cubes de pierre qui se trouvait dans des piles en encaissement. La drague *Q. and R. N° 1* engagée du 14 septembre au 17 novembre 1920, enlevant 42,024 verges cubes de déblais de la classe B, c'est-à-dire du sable et de l'argile, et 8,837 verges cubes et pierre et de billots. On a ainsi creusé jusqu'à une profondeur de 20 à 24 pieds.

Le dragage qu'on a fait est comme suit:

Dans le bassin de virage, d'environ 150 par 875 pieds, on a creusé jusqu'à une profondeur minimum de 16 pieds et une profondeur maximum de 21.2 pieds, au-dessous de zéro sur l'échelle d'étiage.

Entre les quais, à partir de l'angle dans le mur, au nord de l'élévateur, jusqu'à l'extrémité du quai de l'ouest, sur une superficie de 50 par 1,370 pieds, on a dragué jusqu'à une profondeur minimum de 17.2 pieds et une profondeur maximum de 23.2 pieds au-dessous de zéro sur l'échelle d'étiage.

RONDEAU

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1921)

La compagnie "Border Cities Construction" a continué ses travaux pendant le présent exercice financier et a fini son contrat le 25 août. D'après le contrat original, on devait reconstruire une partie de la superstructure du quai de l'entrée de l'ouest, mesurant 227½ pieds de longueur, et le 31 mai, on donna l'autorisation d'ajouter 48 pieds à l'extrémité est de l'ouvrage mentionné dans le contrat.

Les travaux consistèrent à enlever la superstructure en bois du quai actuel et à construire un mur de façade en béton en avant dudit quai, ainsi qu'à poser des pilotis de support sous le pied du mur. En plus, on enfonça des pilotis d'ancrage en arrière du quai et posa des tirants à partir desdits pilotis d'ancrage jusqu'au devant du mur. L'ouvrage commencé par Wm Bermingham a été continué cette saison et terminé le 15 juin. Les travaux consistèrent en la construction d'une palée en pilotis de 320 pieds de longueur, en avant du logis du gardien du phare, reliant le quai de l'ouest à l'éperon, à l'est du phare.

Les réparations générales qu'on a fait faire à la journée ont été exécutées entre le 2 mai et le 5 octobre; elles consistèrent à réparer le pavé et les pièces de parement sur une section considérable du quai de l'est et sur environ 200 pieds du quai de l'ouest, jusqu'au sud de la partie que la compagnie "Border Cities Construction" est à reconstruire.

SAULT SAINTE-MARIE

Jusqu'ici, dans le dragage du côté canadien de la rivière, on a tenu compte de la profondeur d'eau au seuil de l'écluse canadienne. On a construit sur le côté américain, en 1914 et 1919, deux écluses bien plus grandes et plus profondes et les abords y conduisant ont été creusés jusqu'à une profondeur de 1½ pied de plus que celle du chenal du côté canadien. Quatre-vingt-dix pour cent des vaisseaux passent maintenant par les écluses américaines et portent leurs pleines cargaisons. Alors le côté moins profond du chenal, sur le côté canadien, constitue un grand danger pour la navigation. Les améliorations entreprises en 1921 consistèrent à enlever les pierres mobiles, les cailloux, etc., sur une grande superficie avoisinant le chenal américain et à draguer la partie canadienne jusqu'à la même profondeur de celle du côté des Etats-Unis. La

superficie de la partie ainsi draguée a une largeur moyenne de 250 pieds par une longueur de 2,200 pieds, à partir d'un point vis-à-vis de la rue East jusqu'à un point se trouvant à 500 pieds à l'est du quai canadien, en allant vers l'est. Bien qu'il soit malheureux qu'on n'ait pas complété ces travaux, tels que projetés, c'est-à-dire de creuser sur une superficie s'étendant de la frontière internationale jusqu'à une ligne passant à 300 pieds de l'extrémité du quai de la traversée et du quai canadien, et de là jusqu'à l'extrémité ouest du banc rocheux de Bayfield, ce qu'on a fait ne constitue pas moins une amélioration appréciable.

On a enlevé 5,358 verges cubes de cailloux, de roc brisé et de gravier cimenté et 2,100 verges cubes de roc massif. Ces déblais ont été déposés sur le côté est du quai de la Cie *Imperial Oil*, à environ un demi-mille plus loin.

On a passé un contrat pour l'exécution de ces travaux. Ce contrat mentionnait le taux de $125 par journée de dix heures d'ouvrage pour le louage de l'outillage, mais il y était prévu que des réductions seraient faites dans ce montant, si la drague perdait du temps à cause d'accidents ou de mauvais temps. L'outillage comprenait un chaland muni d'une grue et de machines à hisser, des treuils, des godets, des crochets pour le roc et d'autres appareils pour lever les pierres mobiles et les cailloux, ainsi qu'un équipement complet de scaphandrier et un petit appareil pour briser le roc au moyen d'explosifs. Le taux du louage comprend les gages de l'équipage, le combustible et toutes les autres dépenses.

Les travaux ont été commencés le 25 mai et ont été suspendus le 9 novembre, le montant voté pour ceux-ci étant presque tout dépensé.

SPARROW LAKE

Sparrow Lake, dans le district de Muskoka, est une gare du chemin de fer National Canadien, à 9 milles au sud de Gravenhurst et 14 milles à l'est d'Orillia.

On a passé un contrat pour la construction d'un quai; l'ouvrage a été commencé le 1er février et complété le 3 mars. Ces travaux consistèrent en la construction d'abords en pierre de 70 pieds de longueur par 16 pieds de largeur au sommet, ainsi qu'en la construction d'une superstructure en encaissement mesurant 30 pieds de longueur par 16 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur.

STURGEON FALLS

On a construit un prolongement au quai qui a été bâti en 1904-16; ce prolongement a été construit entre le 11 octobre et le 8 décembre et a 106 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. La tête-débarcadère consiste en quatre piles en encaissement, de 8 par 16 pieds, et une de 10 par 16 pieds, avec des plates-formes de 16 pieds de longueur reliant lesdites piles, en quatre piles en encaissement construites en bois rond, de 18 par 6 pieds, qui se trouvent derrière la tête-débarcadère, en travers les espaces, afin de retenir le remplissage. On a employé environ 325 verges cubes de pierre et 800 verges cubes de gravier pour faire le remblayage; cet ouvrage a 106 pieds de longueur par 20 pieds de largeur. On a renouvelé le vieux pavé en madriers de 4 pouces sur le prolongement en encaissement construit en 1915-16, on a remplacé les bardeaux sur le toit du hangar par une couverture en tôle ondulée. On a employé environ 260 verges cubes de gravier pour niveler le chemin sur les abords.

Mur de revêtement

Entre le 17 et le 27 juin, on a complété le mur de revêtement, de 400 pieds de longueur, longeant la chaussée. Cet ouvrage comprend un lambrissage d'environ 180 pieds linéaires par une hauteur de 6 à 10 pieds sur chaque côté, un fossé et un drain en madriers, un ponceau en béton, des pilotis de fini, le nivellement de la chaussée, etc.

THAMES, RIVIÈRE

Dragage

On a reçu l'autorisation de creuser et d'élargir le chenal d'entrée, à l'embouchure de la rivière, et d'enlever certaines battures qui obstruaient la navigation dans la rivière supérieure, près de la ville de Chatham.

Les travaux exécutés par la drague *Q. & R. N° 1* sont les suivants:

(1) Du 20 juin au 13 août, inclusivement, on a dragué l'embouchure de la rivière; on a enlevé 33,166 verges cubes de déblais de la classe B, c'est-à-dire des dépôts d'alluvions et de l'argile, mesure prise sur les chalands.

(2) Du 11 juillet au 4 août, inclusivement, on a dragué entre l'embouchure de la rivière et Chatham. On a enlevé 21,252 verges cubes de sables, alluvions, et argile, mesure prise sur les chalands, dont 15,999 verges cubes, en face de Chatham, et 5,253 verges cubes, vis-à-vis de l'île Saint-Joseph.

TORONTO

Projet d'amélioration du havre

Section de l'ouest.—Au cours de l'exercice financier 1921-22, les entrepreneurs ont complété et mis en place un ouvrage en encaissement de 6,265 pieds linéaires, divisé comme suit:

Section D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, Z3, Z4 et Z5, d'après les plans revisés. On a recepé au niveau requis environ 5,100 pilotis et poteaux, dans ces sections.

En plus, la superstructure en béton a été placée sur la section Z3.

On a continué à construire les piles en encaissement, au quai Spadina, devant servir dans d'autres sections du brise-lames, jusqu'au milieu de décembre 1921; on a alors suspendu les travaux pour la saison. A cette date, on avait 16 piles en encaissement de 100 pieds et 6 de 30 pieds, ainsi que 317 blocs en béton, prêts à être mis en œuvre au cours de l'année suivante.

Pendant l'hiver, le travail se borna à faire les réparations nécessaires à l'outillage et à faire l'inventaire des matériaux en mains.

Section de l'est.—Les travaux dans cette section qui ont été exécutés en vertu d'un contrat avec Roger Miller et Fils ont été complétés par l'enlèvement des batardeaux construits à la jonction du bassin de virage et les murs du chenal et la construction de murs en béton pour combler ces deux brèches, d'une longueur d'environ 40 pieds chacune.

La Commission du havre de Toronto a continué les travaux de dragage pendant l'automne afin de compléter le remblayage en arrière des murs du nord et de l'ouest du bassin.

Généralement

Les travaux exécutés pendant l'exercice financier sont comme suit:

Jetée Est.—Les travaux de construction ont été repris au 1er mai. L'entreprise donnée par contrat a été complétée et le décompte final a été produit le 17 octobre. L'ouvrage tel qu'achevé comprenait la reconstruction en béton de 466 pieds linéaires de la superstructure de la jetée Est, dans le chenal de l'Est, à partir d'un point à 9 pouces au-dessous de zéro (élévation 245.0) jusqu'à un point placé à 6 pieds au-dessus de zéro, sur une largeur de 30 pieds.

Brise-lames.—Le 6 avril, on a continué la construction du brise-lames en pierre et les travaux se sont prolongés jusqu'au 28 novembre, alors que la température défavorable a nécessité leur arrêt pour le reste de la saison. Dans cette période de temps;

du 6 avril au 28 novembre, 85 pour cent de l'ouvrage fut complété, et l'on avait mis en place 1,250 pieds linéaires de clayonnage en fascines sur 60 pieds de largeur, de plus, on avait construit 1,250 pieds linéaires de substructure et 950 pieds linéaires de superstructure.

VICTORIA HARBOUR

(*Port McNicoll*)

Le but des travaux exécutés dans ce port a été d'améliorer les bassins d'amarrage adjacents au quai de l'entrepôt, et d'enlever les obstructions le long et près du quai de l'ouest. L'étendue du dragage nécessaire à enlever ces obstructions convrait une longueur de 3,450 pieds par 55 pieds de largeur; les déblais étaient formés de cailloux en roc solide, en granit et en pierre calcaire, de pièces de bois rond et de déchets.

Les travaux ont été exécutés à la journée, du 6 au 17 juin; le dragage a été fait d'une manière satisfaisante, mais il reste encore trois sections où il est impossible d'obtenir la pleine profondeur de 24 pieds au-dessous de zéro. Pour atteindre cette profondeur de 24 pieds dans ces trois sections il faudrait se servir d'explosifs en sus du dragage.

MANITOBA

ÎLE BIG-GEORGE

On a fait du dragage en cet endroit pour creuser un havre de refuge à l'île Big-George afin d'y abriter les steamers transportant les passagers, ainsi que la flotte des bateaux de pêche dans les eaux au nord du lac Winnipeg.

Durant la dernière saison on a dragué dans le chenal d'entrée et le bassin intérieur pour obtenir une profondeur de 5.5 pieds au-dessous de zéro de l'indicateur de niveau d'eau qui est à 711 pieds au-dessus du niveau moyen de l'océan.

Dans le chenal d'entrée le dragage a été fait sur une longueur de 425 pieds et une largeur moyenne de 53 pieds. Dans le bassin, la superficie du dragage a été de 210 pieds par 220 pieds.

La quantité de déblais enlevés fut de 13,200 verges cubes, mesurées sur place; les déblais consistaient en argile, en tuf très dur et en plusieurs gros cailloux qu'il a fallu briser au moyen de dynamite.

La drague *P.W.D. No. 205* a été employée du 25 juin au 15 octobre.

RIVIÈRE ROUGE

Le but des travaux à cet endroit a été de maintenir à la profondeur requise le chenal, à l'embouchure de la Rivière Rouge, qui conduit dans le lac Winnipeg.

Il a été fait une tranchée de 3,100 pieds de longueur, de 140 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 2.5 pieds, draguant ainsi jusqu'à environ 10 pieds au-dessous de zéro de l'indicateur de niveau d'eau, qui est à 711 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.

La quantité de déblais enlevés a été de 40,365 verges cubes, mesurées sur place; ces déblais se composaient d'argile et d'alluvions.

On a employé pour cet ouvrage la drague *P.W.D. No. 205,* du 20 mai au 24 octobre.

FONDRIÈRE DE SELKIRK

Les travaux à cet endroit ont consisté à maintenir à la profondeur requise le chenal à travers cette fondrière à partir de la rivière Rouge jusqu'aux chantiers du ministère.

Dans les places peu profondes on a dragué environ 3,781 verges cubes (mesure de chaland) de vase et de glaise; sur une longueur moyenne de 606 pieds, une largeur de 40 pieds et une profondeur de tranchée de 4.3 pieds; de manière à donner une profon-

deur de 10 pieds au-dessous de zéro de l'indicateur de niveau d'eau, qui est à 711 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.

La drague *P.W.D. No. 205* a été employée du 20 au 31 mai.

LE PAS

Prolongement du quai

Le 29 août 1921, un contrat fut adjugé pour le prolongement du quai. L'ouvrage a consisté à ériger une structure en chevalets de pilotis avec une palée en palplanches; ce prolongement a 330 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

Les travaux ont été exécutés en moins de deux mois et furent complétés en novembre 1921.

Dragage

Le but de cet ouvrage était de draguer un abord et un bassin d'amarrage au quai du gouvernement.

On a enlevé 19,400 verges cubes (mesure de chaland) de tuf et de gros cailloux. La tranchée a été creusée à une profondeur moyenne de 7.0 pieds, donnant une profondeur moyenne de 5.0 au-dessous de zéro de l'indicateur de niveau d'eau qui est à 845.0 au-dessus du niveau moyen de la mer.

La drague *P.W.D. No. 208* a été mise en opération du 25 mai au 1er novembre.

Le dragage s'est fait avec beaucoup de difficultés à cause de grandes changements subits dans le niveau de la rivière Saskatchewan.

RIVIÈRE WANIPIGOW

Enlèvement d'obstructions

L'ouvrage fait en cet endroit avait pour but de procurer des moyens de transport au district minier du lac Rice et aux établissements le long de la rivière.

On a enlevé des pièces de bois, accumulées au fond du cours d'eau, des arbres tombés et d'autres obstructions nuisant à la navigation sur une distance d'environ 9 milles au-dessus des rapides.

L'ouvrage a été fait pendant les mois d'août et de septembre.

ALBERTA

FORT MCMURRAY

Les travaux exécutés dans cet endroit ont consisté à construire trois quais flottants, de 60 x 14 pieds chacun. Ces quais ont été amarrés à trois places différentes le long des rivières Athabasca et Clearwater en avant du Fort McMurray.

Le but de ces ouvrages était de faciliter l'accostage des bateaux qui naviguent sur les rivières Athabasca et Clearwater, et des bateaux qui transportent du fret et des passagers aux puits de pétrole du Fort Norman.

A la clôture de la navigation pour la saison de 1921, on a halé ces quais flottants sur le rivage.

Ces travaux ont été exécutés à la journée dans le cours du mois d'août.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

ALICE-ARM

Alice-Arm, Skeena, est situé à la tête de l'anse de l'Observatoire.

Un nouveau quai, pour lequel la soumission de M. W. T. Muse a été acceptée, comprend une construction en pilotis créosotés, de 100 x 50 pieds, pourvue d'un hangar

à marchandises, de 50 x 24 pieds, et d'une grue d'une capacité de deux tonnes. L'ouvrage fut commencé le 3 novembre 1921 et complété le 19 janvier 1922.

BARNSTON ISLAND

On a construit une tête de quai au débarcadère de cet endroit, le quai d'auparavant, de 50 x 50 pieds avec un abord de 14 x 105 pieds ayant été démoli et emporté par l'inondation de la rivière pendant l'été dernier. La nouvelle tête a 48 x 48 pieds, et l'abord est de 14 x 60 pieds; il n'est resté intact de l'ancien abord que 15 pieds seulement.

Sur le devant du quai on a fait une cale, de 12 x 36 pieds, pour permettre l'accostage à l'eau basse. La structure est formée de pilotis en cèdre, avec des lambourdes de 3 x 10 pouces, des solives de 6 x 11 pouces, un pavé en madriers de 3 x 12 pouces, enturé d'un garde-corps de 6 x 6 pouces. Le vieux hangar, de 18 x 26 pieds a été enlevé de l'ancien quai et transporté sur le quai neuf. Tous les anciens matériaux que l'on a pu sauver ont été employés dans la nouvelle construction; ils ont été recueillis par l'équipage du *Samson*, et les travaux ont été exécutés du 3 au 24 novembre 1921.

BOSWELL

Boswell est situé sur le côté est du lac Kootenay, à 16 milles au sud de Procter.

Le 23 août 1921, on a passé un contrat pour construire un quai flottant, de 40 x 80 pieds, avec un abord flottant de 16 x 224 pieds.

Les travaux furent commencés le 1er octobre et complétés le 22 novembre 1921. Le quai principal a été construit dans une place abritée à Procter et remorqué ensuite à Boswell, où l'abord fut érigé et le tout amarré dans la position requise.

Les entrepreneurs reçurent en même temps l'ordre de lier les pièces de bois rond du quai flottant principal au moyen de cinq rangs de câble de ⅝ de pouce, de placer des défenses supplémentaires sur le quai, d'ajouter un tablier de 20 pieds à l'extrémité supérieure de l'abord et de renforcer le quai d'une manière générale, au delà de ce que comportait le plan, afin qu'il puisse résister aux grosses mers et aux tempêtes de vent. Cet ouvrage a été fait à raison du coût de la construction plus 10 pour 100.

Les dimensions des travaux parachevés sont comme suit:

Le quai flottant principal ou tête du quai, 40 x 80 pieds; l'abord flottant pour y arriver, 16 x 224 pieds; le tablier à l'extrémité supérieure de l'abord, 16 x 20 pieds; et un hangar, 12 x 16 pieds.

CARROLL'S LANDING

Carroll's Landing se trouve sur le côté est de la rivière Colombie, à quatre milles au nord de Burton.

Un contrat fut adjugé pour la construction d'un quai flottant, devant comprendre un quai principal flottant, ou tête de quai, de 40 x 80 pieds, relié à un abord flottant, formé d'une section de 16 x 32 pieds, et de dix-neuf sections de 16 x 16 pieds. La longueur de l'abord flottant fut ensuite diminuée de sept sections de 16 pieds, réduisant ainsi le montant du contrat. Mais on ajouta deux longueurs de pièces de bois rond dans l'abord, ainsi que quatre liernes en pilotis et deux lambourdes de fond. Le sommet de 62 pilotis recépés fut peinturé et l'on changea le plan du hangar de 12 x 16 pieds. Ces item additionnels furent autorisés comme ouvrage supplémentaire dans le contrat.

Les travaux commencés le 10 juin ont été parachevés le 21 juillet 1921.

Les dimensions des ouvrages complétés sont comme suit:

Tête du quai, 40 x 80 pieds; abord flottant, 16 x 224 pieds; hangar, 12 x 16 pieds.

COURTENAY

La ville de Courtenay, Comox-Alberni, est située sur la côte est de l'île de Vancouver, et sur la rivière Courtenay, qui a son embouchure dans le port de Comox à deux milles en aval de la ville.

A l'extrémité de la rue Walter, on a construit un nouveau quai sur un front de 60 pieds et une largeur moyenne de 55 pieds; aussi un hangar à marchandises, de 15 x 30 pieds, une cale d'accostage et un escalier. Ce quai sert principalement à accommoder les petits vaisseaux qui font le cabotage, aussi bien que les chaloupes et bateaux-automobiles qui remontent la rivière Courtenay à marée haute.

BAIE-COWICHAN

Baie-Cowichan, Nanaïmo, se trouve sur la côte est de l'île de Vancouver, à 23 milles au nord de Victoria.

Le vieux quai du gouvernement provincial était tellement détérioré qu'il fut décidé d'en construire un neuf sur l'emplacement du premier. Le nouvel ouvrage comprend une tête de 60 x 40 pieds; un abord de 365 x 14 pieds, s'élargissant à l'extrémité extérieure; un hangar à marchandises, de 12 x 24 pieds; un débarcadère flottant, de 20 x 38 pieds, avec une passerelle de 4 x 32 pieds. Ce quai fut entièrement construit avec des pilotis en bois créosoté. Les travaux ont été exécutés du 3 février au 2 mars 1922.

FRASER MILLS

Dragage

Le but du dragage en cet endroit était de donner une profondeur suffisante le long du quai de la *Canadian Western Lumber Company,* pour les grands steamers qui viennent y prendre leur cargaison de bois.

On a dragué sur une longueur de 565 pieds et une largeur moyenne de 63 pieds, depuis le quai jusqu'en eau profonde, afin d'avoir une profondeur de 28 pieds d'eau à marée basse. Les déblais dragués comprenaient du sable, des alluvions et des débris, et ont été déchargés à terre en arrière du quai. Il a été enlevé 6,175 verges cubes de déblais.

Les travaux ont été exécutés par la drague *King Edward* (305) du ministère, du 2 au 8 septembre 1921.

Il est probable qu'il sera nécessaire de draguer encore au même endroit pendant la prochaine saison, parce que si la profondeur de l'eau se maintient au large du quai, elle est diminué le long du quai par le sable qui s'échappe d'en dessous.

Lors du dernier dragage fait ici en 1919-1920, on avait enlevé 23,176 verges cubes de déblais au moyen de la drague *King Edward.*

RIVIÈRE FRASER

Jetée Steveston

Les travaux exécutés comprennent un prolongement de 3,000 pieds à la jetée nord actuelle sur les battures de sable, à l'embouchure de la rivière Fraser.

Présentement la jetée est de 15,800 pieds de longueur et fut construite en deux sections. La première section consiste en une structure, de 3,100 pieds, formée d'une seule rangée de pilotis avec palplanches et en une autre de 3,800 pieds formée de deux rangées de pilotis avec palplanches. Cette première section a été complétée en 1913. La deuxième section a 8,900 pieds de longueur, elle est construite avec du clayonnage en fascines et une levée en pierres perdues. Elle a été complétée en 1917. En 1918, il a fallu protéger ces ouvrages sur la courbe d'un degré.

Le 24 novembre 1921, un contrat, basé sur des prix d'unité, a été adjugé pour les travaux suivants:

Clayonnage en fascines, mis en place, $1.45 par verge cube, dont la quantité a été estimée à 10,370 verges cubes.

Pierre de carrière, mise en œuvre, $2.29 par tonne; quantité estimée à 20,500 tonnes.

L'ouvrage devait être fait en six mois à compter du 11 novembre 1921; mais en réalité il ne fut commencé qu'en mars 1922, et au 31 mars, on n'avait complété que 3,703 verges cubes de clayonnage en fascines et 1,210 tonnes de pierre avaient été mises en œuvre.

Barre de McDonald

Les travaux que l'on doit exécuter en cet endroit ont pour but d'empêcher le fort courant de la rivière de se jeter sur les bords de l'île Nicomen, qui s'éboulaient chaque année et avaient pour résultat des pertes sérieuses pour les cultivateurs.

La longueur du chenal à draguer est de 2,586 pieds par 150 pieds de largeur, et l'on estime qu'il faudra enlever 189,461 verges cubes de déblais. Dans le cours de la présente année, on a complété 820 pieds de chenal, et 59,719 verges cubes de gros gravier, ont été draguées.

Le chenal entre dans la barre de McDonald, en haut de l'endroit où l'île Nicomen, suit la ligne du rivage pénétrant dans le côté intérieur de la barre et sort plus bas que le lieu de l'éboulis.

L'ouvrage a éé fait par la drague *King Edward* du ministère (305) du 16 au 24 mai 1921 et du 22 septembre 1921 au 28 janvier 1922.

Une grande quantité de déblais a été enlevée par la drague en dehors de l'étendue de la tranchée afin de se rendre au lieu même du dragage. On a dû faire un chenal supplémentaire, de 2,174 pieds de longueur par 125 pieds de largeur, et 105,770 verges cubes de sable et d'alluvions ont été enlevées.

Bras Nord

Le but de l'ouvrage en cet endroit est de creuser un chenal de 10 pieds de profondeur, à l'eau basse, depuis New-Westminster, jusqu'au Golfe de Géorgie. Dans le cours du présent exercice financier, les travaux ont consisté à compléter les tranchées n°s 2 et 3. On a dragué, dans la tranchée n° 2, sur 2,800 pieds de longueur par 150 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur à l'eau basse, et enlevé 78,781 verges cubes de sable et d'alluvions. Dans la tranchée n° 3, la drague a enlevé, sur une longueur de 4,800 pieds par 150 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur à l'eau basse, 80,032 verges cubes de sable et d'alluvions, formant un total de 158,813 verges cubes de déblais pour cette année.

On estime que 1,000 pieds de la tranchée n° 2 se sont éboulés, formant environ 16,038 verges de déblais.

Jusqu'à présent on a complété les tranchées n° 1, n° 2 et n° 3, depuis Eburne en remontant la rivière. Il reste à finir les tranchées n° 4 et n° 5, formant une longueur totale de 5,000 pieds. Quand celles-ci seront terminées, le dragage sera parachevé depuis New-Westminster jusqu'au golfe de Georgie.

Les travaux ont été exécutés par la drague *King Edward* (305) du ministère pendant la période écoulée du 1er avril au 6 août 1921.

La longueur totale du chenal dragué jusqu'à présent est de 23,400 pieds, par 150 pieds de largeur, et il a été enlevé 574,306 verges cubes de déblais.

La drague *Fruhling* a été mise en opération, du 12 au 25 octobre, à l'embouchure du Bras Nord, où il s'était formé un banc de sable et où il était nécessaire de creuser dans le chenal sur environ 2,000 pieds de longueur, 300 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur à marée basse. La tranchée à draguer devait avoir une profondeur

moyenne de 2.5 pieds. On a complété 800 pieds de ce chenal, et enlevé 30,096 verges cubes de sable.

On doit s'attendre à ce que le sable s'accumule de temps en temps dans ce chenal, et il est probable qu'il faudra encore draguer pendant la prochaine saison, d'autant plus que cette partie du dragage n'a pas été complétée durant le présent exercice financier. Cette tranchée a été commencée en premier lieu lorsque la jetée fut construite en 1915-16. Plus tard, en 1920, la drague *Fruhling* (303) a été mise en opération à l'extrémité extérieure du chenal, et a creusé sur une longueur de 1,200 pieds et une largeur de 300 pieds enlevant 33,333 verges cubes de déblais.

En avant de la Réserve Indienne

La cité de New-Westminster a demandé de faire draguer entre les 16e et 18e rues, en face du Bras Nord de la rivière Fraser.

L'ouvrage a été commencé le 12 juillet et complété le 26 juillet. On a dragué sur une étendue de 352 pieds de longueur par 300 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 16 pieds à marée basse, et 19,555 verges cubes de déblais ont été enlevées, comprenant du sable et des alluvions. Il n'y aura pas besoin de draguer en cet endroit avant quatre ans.

Démolition du barrage submergé dans le chenal Woodwards

La drague *Ajax* a été mise en opération, du 12 au 16 septembre, pour travailler à l'enlèvement du barrage submergé à la tête du chenal Woodwards. Il a été dragué 1,655 verges cubes de roc, de broussailles et de sable, jusqu'à une profondeur de 16 pieds à marée basse, sur une longueur de 450 pieds.

On a enlevé ce barrage parce qu'il détournait le courant vers le côté nord du chenal, et rongeait le rivage à l'extrémité sud du barrage. Une partie a été éliminée pendant l'exercice financier 1920-21, et le courant a fait disparaître 450 pieds du barrage original.

Démolition du barrage submergé n° 2 (Steveston)

Du 1er avril au 16 août et du 19 septembre au 30 novembre, la drague *Ajax* a travaillé à l'enlèvement du barrage n° 2 submergé, à Steveston, entre les bouées 17 et 19, et 44,945 verges cubes de déblais, mesure de chaland, ont été draguées.

Le dragage a été fait jusqu'à 20 pieds à marée basse, et l'on a creusé une tranchée de 3,445 pieds de longueur, avec une largeur moyenne de 70 pieds, et une profondeur moynne de 8.11 pieds.

Battures de sable et Chenal Woodwards

En différents temps pendant l'année, la drague *Fruhling* (303) a enlevé 484,524 verges cubes de sable dans le chenal Woodwards, entre les bouées 25 et 30, à l'embouchure de la rivière. Ce dragage était nécessaire pour garder dans ce chenal la profondeur de 16 pieds à marée basse. On a aussi creusé dans le chenal principal et enlevé 52,970 verges cubes de déblais entre les bouées 3 et 5, 7,128 verges cubes entre les bouées 5 et 7, 13,572 verges cubes entre les bouées 9 et 11, formant un total de 558,194 verges cubes de déblais, enlevées par la drague *Fruhling* pendant l'exercice financier.

ÎLE GABRIOLA

L'île Gabriola, Nanaïmo, est située dans le golfe de Georgie.

Un nouveau quai a été construit par contrat sur l'emplacement du vieux quai appartenant au gouvernement provincial, sur le côté ouest de l'île. L'ouvrage complété comprend une tête de quai, de 60 x 40 pieds; un abord, de 54 x 16 pieds, élargi immédiatement en arrière de la tête; un hangar à marchandises, de 17 x 35 pieds; un

débarcadère flottant, de 24 x 14 avec une passerelle de 30 x 4 pieds. Les travaux commencés le 14 mars ont été complétés le 20 avril 1921.

GANGES

Le vieux quai appartenant au gouvernement fédéral ayant été abandonné à cause de son état détérioré, il fut décidé de voter un crédit pour reconstruire le vieux quai, en possession du gouvernement provincial, qui se trouvait plus favorablement situé. On a érigé un quai de 100 x 50 pieds avec un abord de 36 pieds de largeur, s'élargissant contigu à la face postérieure du quai; avec aussi un hangar à marchandises, de 40 x 25 pieds; une cale d'accostage, de 9 x 30 pieds; un débarcadère flottant, de 32 x 24 pieds, muni d'une passerelle de 20 x 4 pieds. On a posé partout des pilotis en bois créosoté, à l'exception des défenses. Les travaux ont été exécutés par contrat, du 20 février au 28 mars 1922.

HATZIC

Le but des travaux exécutés en cet endroit était de faire un chenal conduisant au quai du gouvernement, ayant une profondeur suffisante pour faciliter le trafic maritime. On a creusé une tranchée de 1,025 pieds de longueur et de 110 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse. Ce chenal part de l'eau profonde et se continue dans la rivière jusqu'à l'extrémité supérieure du quai; il a été complètement fini.

Les déblais enlevés consistaient en sable, alluvions et débris de bois à la dérive. On a dragué la quantité totale de 40,270 verges cubes, y compris les talus latéraux de la tranchée. L'ouvrage a été fait au moyen de la drague à succion *N° 305,* et les déblais ont été mesurés sur place.

Les travaux furent commencés le 12 août et complétés le 31 août 1921.

On a déversé les déblais jusqu'à terre sur le côté nord de la rivière, en arrière du quai.

IOCO

Le quai construit en cet endroit est situé sur la rive nord de l'anse Burrard, entre Ioco et Sunnyside.

Il est formé de chevalets en pilotis de bois créosoté et d'une charpente en bois ordinaire. La tête du quai mesure 48 x 60 pieds (en chevalets de 12 pieds) et l'abord a 16 pieds par 345 pieds (en chevalets de 15 pieds). Il y a aussi un débarcadère flottant pour les petits vaisseaux; il a 15 x 40 pieds, il est placé le long du quai et il est pourvu d'une passerelle de 4 x 34 pieds, conduisant au quai.

La superstructure du quai comprend des chapeaux de pilotis de 10 x 12 pouces, des longrines de 6 x 11 pouces, des soliveaux de 3 x 10 pouces, un pavé en madriers de 3 x 12 pouces et un couronnement de 6 x 8 pouces. Sur les deux côtés de l'abord il y a un garde-corps qui s'élève à 3 pieds de hauteur. Le débarcadère flottant est en bois de cèdre rond; les traversines ont 4 x 12 pouces, le pavé est en madriers de 2 x 12 pouces, et la pièce de garde est de 2 x 4 pouces. La passerelle est construite avec une charpente en bois de 3 x 8 pouces, un pavé en madriers de 2 x 12 pouces et un garde-corps. On a construit un hangar à marchandises, de 14 x 20 pieds, sur la tête du quai.

KINCOLITH

Kincolith, Skeena, est un village indien situé à l'embouchure de la rivière Naas, vis-à-vis Arrandale.

Le vieux quai était tellement détérioré qu'il fut décidé de demander des soumissions pour en construire un neuf, et l'on accorda le contrat d'entreprise à M. W. T. Muse, de Prince Rupert, dont la soumission, au montant de $7,667.94, avait été acceptée. Les travaux, exécutés entre le 10 août et le 16 septembre, comprirent: la construction d'une tête de quai, de 60 x 40 pieds avec un abord de 212 x 12 pieds, un hangar de

16 x 18 pieds, et un escalier comme débarcadère; une grue fut aussi érigée en permanence sur le quai.

KOOTENAY LANDING

Dragage

La drague *N° 302* fut lancée, réparée et mise en bon état pour commencer l'ouvrage, le 24 septembre, et les travaux de dragage exécutés à Kootenay Landing furent complétés le 17 mars. Du 17 au 31 mars, une partie minime de l'équipage s'occupa de faire les petites réparations nécessaires à tout l'outillage de manière à pouvoir recommencer le dragage au même endroit, en avril.

Pendant la période du 15 novembre au 17 mars, un total de 24,670 verges cubes de glaise, d'alluvions et de sable a été enlevé d'un chenal de 150 pieds de largeur et d'une longueur moyenne de 1,672.5 pieds. On a dragué jusqu'à une profondeur minimum de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les déblais ont été transportés au moyen de chalands, et jetés en eau profonde à une distance d'un tiers de mille de l'extrémité extérieure de la tranchée.

LADYSMITH

Le vieux quai, situé immédiatement en aval de la gare du chemin de fer, ayant été abandonné, il fut décidé d'en reconstruire un neuf pour remplacer le vieux quai du gouvernement provincial à un demi-mille environ plus au sud. Ce nouveau quai comprend: une tête de 40 x 80 pieds, un abord de 410 x 16 pieds, un hangar aux marchandises de 14 x 20 pieds, un débarcadère flottant de 16 x 40 pieds avec une passerelle de 30 x 40 pieds. Les restes du vieux quai ont été enlevés.

Les travaux exécutés par contrat furent commencés le 15 août et complétés le 30 septembre 1921.

MANSON'S LANDING

Ce quai est situé sur la côte ouest de l'île Cortez, à 100 milles environ au nord-ouest de Vancouver. Il a été construit pour remplacer l'ancien quai transféré en 1919 par le gouvernement provincial.

La nouvelle construction est en chevalets de pilotis en bois créosoté, avec une superstructure en bois ordinaire. La tête du quai a 36 x 72 pieds (chevalets de 12 pieds), avec une cale d'accostage de 12 x 24 pieds, et un escalier de 4 x 34 pieds. L'abord a 14 x 186 pieds (chevalets de 15 pieds). La superstructure du quai consiste en chapeaux de pilotis de 10 x 12 pouces, longrines de 6 x 4 pouces, solives de 3 x 10 pouces, un pavé en madriers de 3 x 12 pouces et un couronnement de 8 x 6 pouces. Les pilotis formant les défenses sont en sapin de la Colombie-Britannique, ils sont assujettis au moyen de boulons de 1 pouce au chapeau par le sommet et à la moise en bois créosoté, placée au niveau de l'eau basse.

Cet ouvrage, fait par contrat, a été construit du 8 au 21 novembre 1921.

NEW-WESTMINSTER

Le 10 février, la drague *King Edward* a creusé le bassin le long du quai jusqu'à une profondeur de 15 pieds, à l'eau basse, et enlevé 3,110 verges cubes de déblais. Ce dragage avait été fait pour permettre au *Samson* et aux autres vaisseaux du gouvernement de s'amarrer au quai sans danger de s'échouer à marée basse. La tranchée draguée a environ 100 pieds de longueur et 70 pieds de largeur. Les déblais comprenaient du sable et des alluvions.

Le 11 octobre, la drague *Fruhling* a creusé l'extrémité extérieure du bassin ci-dessus mentionné en s'avançant et faisant actionner ses hélices; l'affouillement produit a creusé considérablement à l'extrémité extérieure, mais on n'a pas réussi à

enlever les alluvions durcis accumulés à l'extrémité intérieure. Le capitaine de la drague a estimé à 2,000 verges la quantité de déblais ainsi refoulés.

LAC PITT

Le quai du lac Pitt a été construit en 1914. Le vieux quai et le débarcadère flottant ont servi jusqu'à l'année dernière; mais il s'est tellement accumulé de bancs de sable et d'alluvions autour et à l'extrémité extérieure qu'il a fallu construire un prolongement pour se rendre en eau profonde.

Ce prolongement a 160 pieds par 16 pieds. De plus, on a élargi le vieux quai de 16 pieds par 28 pieds, et l'on a construit un nouveau débarcadère flottant de 7 pieds par 40 pieds, avec une passerelle et une cale au quai et au débarcadère respectivement.

Les travaux furent exécutés par contrat, ils ont été commencés le 26 septembre et complétés le 14 octobre dernier.

LAC PITT (SUPÉRIEUR)

Dragage

La crue des eaux, en septembre et en octobre, a été cause que la rivière Pitt Supérieure a charrié une quantité de sédiments qui se sont accumulés autour et le long du prolongement du quai au lac Pitt. Pendant ces inondations, la rivière a changé sa course et a démoli 270 pieds linéaires des abords du quai. On a réparé le quai et la brèche produite par ce nouveau chenal de la rivière a été remplie au moyen de fascines et des déblais provenant du dragage fait le long du prolongement. On a aussi remblayé le long du reste de l'abord du quai sur le côté ouest afin d'éviter toute érosion future.

La dragage a été fait par la drague *King Edward* du ministère, du 16 février au 3 mars 1922.

Les déblais enlevés comprenaient du sable, des alluvions et du gravier.

On a creusé jusqu'à la profondeur requise sur une longueur d'environ 325 pieds dans chaque sens, ce qui donne une étendue de 44,500 pieds carrés.

SANDSPIT

Sandspit, Skeena, est un établissement situé sur l'anse Skidegate, à l'extrémité nord-est de l'île Moresby, qui fait partie de l'archipel de la Reine Charlotte.

Du 19 septembre au 29 octobre 1921, on a construit par contrat une tête de quai, de 72 x 36 pieds, avec un hangar à marchandises, de 18 x 12 pieds, et un abord, de 284 pieds par 12 pieds, s'élargissant à l'extrémité extérieure.

La tête de quai et environ la moitié de l'abord sont en pilotis de bois créosoté, le reste est en pilotis de bois ordinaire.

SQUAMISH

Il a fallu draguer pour fournir des bassins d'amarrage aux steamers qui font escale dans ce port.

La drague *Fruhling* (303) du ministère a d'abord été mise en opération, le 9 mai 1921, et 90 verges cubes de sable (mesure de chaland) ont été enlevées.

A cause du remplissage des bassins d'amarrage à la suite des fortes inondations qui ont eu lieu en octobre 1921, alors que la rivière Squamish a changé sa course, de nouveaux dragages ont été rendus nécessaires. Ils étaient d'autant plus importants que la quai du "Pacific Great Eastern Railway" avait été démoli et qu'il ne restait plus que le quai du gouvernement pour l'accostage des steamers transportant des passagers et du fret.

La drague *Fruhling*, du ministère a été mise à l'œuvre et, au 31 mars 1922, on avait enlevé 1,689 verges cubes de sable (mesure de chaland),

SQUIRREL COVE

Pour remplacer le vieux débarcadère, on a construit un nouveau quai flottant de 26 x 35 pieds et trois sections de l'abord du quai, 150 pieds. Le débarcadère flottant fut construit à Lund et remorqué à son lieu d'ancrage. Il est en pièces de cèdre, avec des traversines, un pavé en madriers de 2 x 12 pouces et un couronnement. L'abord est construit en pièces de bois semblable par sections de 50 pieds de longueur sur 6 pieds de largeur. Les travaux ont été exécutés à la journée du 12 au 23 décembre 1921 et du 9 au 13 janvier 1922.

STEWART

Après l'acceptation d'une soumission, un contrat fut adjugé pour la construction d'un prolongement, de 30 x 50 pieds, au nouveau quai érigé en 1920. Ce contrat comprenait aussi l'agrandissement du hangar à marchandises, de 20 x 30 pieds, ainsi que certaines modifications à la bâtisse actuelle. Les travaux ont été exécutés dans le cours du mois de mars 1922.

STEWART RIVER

Les ouvrages faits à cet endroit ont consisté presqu'entièrement à enlever des gros cailloux submergés, qui étaient des obstacles à la navigation dans cette partie de la rivière entre le village de Mayo et un autre point situé à dix-sept milles en aval de Mayo. Ces travaux ont été commencés dans le mois d'août, et suspendus pendant un certain temps à cause de la crue des eaux, rendant l'ouvrage impossible. Ils ont été repris le 18 septembre, mais le bateau ayant sombré dès le premier jour, l'ouvrage ne put être continué pour le reste de la saison.

Comme le seul outillage disponible pour ce genre de travaux appartenait à la *British Yukon Navigation Company* (la route de White Pass et Yukon), un marché fut conclu avec cette compagnie pour faire l'ouvrage à raison du coût réel des travaux.

Un nombre considérable de cailloux pas très gros a été enlevé du chenal, mais la partie la plus importante de l'ouvrage a consisté à faire disparaître vingt cailloux immenses, et l'on a dû se servir de forage et d'explosifs. Ces gros cailloux étaient en granit dur, difficile à forer et dont les dimensions variaient de 35 verges cubes à 8 ou 10 verges cubes. Certains autres rochers dangereux, placés au bord du chenal navigable, ont été balisés. De plus, on a fait le curage des parties incertaines de la rivière, et enlevé les obstructions qui pouvaient s'y trouver.

Comme résultat de ces travaux, l'on peut naviguer avec assez de sûreté sur une longueur de 68 milles, depuis Mayo jusqu'à l'embouchure de la rivière McQuestion. Il reste à faire certaines améliorations plus tard, mais bien peu.

Le but principal de cet ouvrage était l'urgence de rendre immédiatement et sûrement navigable la rivière Stewart jusqu'à Mayo, à cause du développement rapide des terrains miniers dans cette localité, et des gros intérêts qui se trouvaient en jeu.

VICTORIA

Les travaux exécutés dans le port de Victoria sont pleinement décrits dans les rapports annuels pour les exercices financiers de 1913 à 1918, inclusivement. Ils furent suspendus le 31 mars 1918 à cause de la guerre.

La *Puget Sound Lumber Company* a présenté des requêtes afin d'obtenir une plus grande profondeur d'eau en avant de son quai, et de permettre ainsi aux vaisseaux

de prendre leur cargaison à son moulin, ce qui améliorerait beaucoup son commerce d'exportation.

La drague *Ajax* du ministère fut mise en opération, et l'on a creusé jusqu'à 25 pieds de profondeur au-dessous de l'eau basse, sur une étendue de 350 pieds par 80 pieds, sauf à l'extrémité nord du bassin d'accostage, où la profondeur est un peu moindre; ce qui est dû à l'affouillement qui s'est fait en dessous du quai après le départ de la drague. Les déblais consistent en glaise et en alluvions. Le dragage a été fait du 21 au 26 juillet 1921; et l'on a enlevé 3,272 verges cubes de déblais, mesurées sur place.

Pointe Discovery—Dragage dans le roc

Finalement, on en est venu à la décision de remplacer le vieux pont tournant du chemin de fer Esquimalt & Nanaïmo, au-dessus du port de Victoria, par un pont moderne à bascule formé d'un tablier unique, ayant un abord composé d'une travée en poutres d'acier. Ce pont servira au chemin de fer et aux véhicules ordinaires; il aura une chaussée de 30 pieds, des voies ferrées, et un trottoir de 8 pieds. Lorsqu'il sera complété, l'ouverture à bascule donnera un chenal libre de 120 pieds de largeur et 29 pieds d'espace au-dessus du niveau de l'eau basse. Le pont est disposé de manière à ce que sa construction puisse se faire sans intervenir avec le pont actuel, et c'est ce qui caractérise surtout la position de la portée à bascule.

Afin d'améliorer le chenal d'accès du côté sud du nouveau pont, on a commencé en 1916-17 et continué en 1917-18, à enlever du roc sur la pointe Discovery, qui se trouve sur le côté sud-ouest de ce chenal. La quantité de roc enlevée fut alors de 2,463 verges cubes, mesurées dans les chalands. Le 31 mars 1918, la drague et tout l'outillage furent retirés des travaux et l'ouvrage s'arrêta à cause des conditions de la guerre.

Plus tard, par autorisation officielle, on a repris l'ouvrage au même endroit, et des travaux de forage ont été commencés, le 16 février, à l'extrémité nord du rocher, par l'outillage n° 2 du ministère, préposé au forage; ils se sont continués jusqu'au 16 août 1921. On a démoli au moyen d'explosifs environ 2,509 verges cubes de roc. Les fragments de pierre (gneiss) ont été enlevés ensuite par la drague *Ajax*, comme suit: 2,250 verges cubes, mesurées sur place, 2,299 verges cubes, mesurées dans les chalands, et 1,562 verges cubes de terre et de sable, mesurées dans les chalands, ce qui indique un facteur d'expansion de 70 pour cent.

L'état des travaux, au 31 mars 1922, démontre qu'il faudra faire encore des forages sous-marins à différents endroits, et enlever les fragments de roc au moyen de la drague *Ajax*, afin de compléter l'ouvrage.

POINTE HOSPITAL

Dans le cours de l'exercice financier 1916-17, on a commencé à enlever du roc sur cette pointe, après que l'on eut fait disparaître les rochers Beaver et Tuzo, dans le voisinage. A la suite de ce dragage le chenal se trouva élargi de 80 pieds. En 1917-18, les travaux furent continués et l'on obtint un autre élargissement de 80 pieds. La quantité de roc enlevée a été de 7,240 verges cubes, mesurées dans les chalands.

L'objectif de cet ouvrage est de procurer aux paquebots du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique un espace plus grand lorsqu'ils manœuvrent avant de laisser le port.

Les appareils de forage appartenant au ministère furent mis en opération, le 5 août 1921, après que l'on eut compléter le forage sur la Pointe-Discovery, et l'on continua l'ouvrage jusqu'au 31 mars 1922. La quantité de roc brisé au moyen d'explosifs, pendant cette période, a été estimée à 4,618 verges cubes, et les fragments de pierre ont été ensuite enlevés par la drague *Ajax* du ministère. Afin de parachever l'ouvrage autorisé, il sera nécessaire de faire en certains endroits des forages additionnels

sous-marins au-dessus du niveau exigé, et de les enlever subséquemment au moyen de la drague *Ajax*. Les déblais mesurés sur place formaient 1,930 verges cubes de gneiss, 3,278 verges cubes de roc et 115 verges cubes d'alluvions mesurés dans les chalands, donnant un facteur d'expansion de 75 pour cent.

L'ouvrage ci-dessus mentionné après son achèvement donnera au chenal navigable une largeur additionnelle de 80 pieds. Lorsque les circonstances le permettront, il faudra continuer à démolir et enlever le roc sur la Pointe-Hospital dans une direction vers l'ouest.

Quai du ministère de la Marine

Du 27 ou 30 juillet 1921, la drague *Ajax* du ministère a été mise en opération pour augmenter la profondeur des bassins d'accostage en avant du quai du ministère de la Marine afin de procurer plus d'accommodement aux bateaux du gouvernement. On a enlevé 1,323 verges cubes de déblais, mesurées sur place; 1,597 verges cubes, mesurées dans les chalands, donnant un facteur d'expansion de 20 pour cent.

On a ainsi obtenu une profondeur de 20 pieds à l'eau basse dans la plus grande partie sur une étendue de 420 pieds de longueur par 40 pieds de largeur. Aux endroits où se trouvent placés les cables de la *British Columbia Telephone Company,* les profondeurs sont un peu moindres.

Bassin de virage, Partie "A"

Afin de donner plus d'espace aux bateaux du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, quand ils reculent pour laisser leurs quais, on a commencé à approfondir le bassin de virage où passent ces paquebots. Du 12 décembre 1921 au 31 mars 1922, la drague *Ajax* du ministère a été mise en opération à cet effet, et 50 pour cent du dragage a été complété. La quantité de déblais enlevée, composés de glaise et d'alluvions, est comme suit: mesurés sur place, 40,824 verges cubes; mesurés dans les chalands, 57,328 verges, donnant un facteur d'expansion de 40 pour cent.

Sur une étendue de forme irrégulière d'environ 1,400 pieds de longueur par 400 pieds de largeur, on a dragué jusqu'à 25 pieds de profondeur au niveau de l'eau basse.

Pour compléter l'amélioration ci-dessus mentionnée, il faudrait draguer encore environ 48,000 verges cubes de déblais, mesurées dans les chalands.

WILLIAM'S HEAD

Station de la quarantaine

Le chemin conduisant à la station de la quarantaine a été réparé, et des arrangements ont été pris avec le gouvernement de la Colombie-Britannique pour que ce chemin et son entretien fussent mis en la possession et sous le contrôle du gouvernement du Dominion, comme chemin public, à la condition toutefois que cette partie fût clôturée C'est pourquoi on a érigé une clôture en fil métallique, de 531 perches, avec huit barrières aux intersections du chemin. Cet ouvrage a été complété le 6 avril 1922.

Prolongement de la conduite d'eau.—Les résidents de Metchosin ont demandé qu'un embranchement, raccordé à la conduite d'eau de la Quarantaine, fût prolongé jusque chez eux. Alors un tuyau principal de 2 pouces, ayant 800 pieds de longueur a été posé pour leur fournir l'eau.

Nouvelle conduite d'eau principale de la station.—Le nouveau maître-tuyau fournissant l'eau à la station de quarantaine donne beaucoup de satisfaction. En vertu d'un arrangement pour une période de cinq ans, il est entretenu par la cité de Victoria, et le montant des revenus payés par les consommateurs, alimentés au moyen de cette conduite d'eau, est divisé entre le ministère et la cité. Cet arrangement a été trouvé avantageux pour le ministère; en effet la consommation de l'eau à la Quarantaine est

presque d'un demi-milion de gallons, et le coût de l'eau a coûté au ministère moins de $10, et dans certains mois la cité redevait une balance au gouvernement.

Construction en patte d'oie.—Les ouvrages de protection en patte d'oie, placés à l'extrémité du quai principal, et qui étaient en bois ordinaire, ont été renouvelés par une grande patte d'oie formée de deux rangs de pilotis verticaux, espacés de 28 pieds. Ces pilotis ont été renforcés par des liernes diagonales en bois de 12 x 12 et supportés par des étais en pilotis de 9 pouces. Toutes les pièces de bois, y compris les pilotis employés dans cette structure furent préparées à la créosote, et la patte d'oie fut assujettie au rivage au moyen de trois câbles L'ouvrage a été fait par contrat en avril 1922.

Un nouveau pilier en patte d'oie a été construit à l'extrémité est du quai à charbon; il comprend neuf pilotis créosotés, et il est relié au quai à charbon au moyen d'une passerelle en madriers, de 3 pieds de largeur, pour permettre d'amarrer à ce pilier le bateau *Madge.* Cet ouvrage a été construit par contrat en mars 1922.

TRAVAUX DE DRAGAGE

DRAGAGE À L'ENTREPRISE ET À LA JOURNÉE, 1921-22

Bear River, N.-E.—

Marché passé avec Thelbert Rice.
Roc et débris.
Montant payé, $125.
L'ouvrage a été commencé et complété dans le mois d'août 1921.
But de l'ouvrage: enlever des obstructions, comprenant du roc et des débris le long de la rivière.

Belleville, Ont.—

Contrat N° 13,357 avec la *Frontenac Dredging Co., Ltd.;* drague *St. Lawrence.*
Quantité de déblais enlevés: 31,682 verges cubes, mesurées sur place, à 65 cents par verge cube, classe B.
Montant payé à l'entrepreneur, $20,593.30; inspection, $370; dépenses totales, $20,963.30.
L'ouvrage a été fait du 29 août 1921 au 19 novembre 1921.
But de l'ouvrage: draguer un bassin d'accostage au quai du gouvernement jusqu'à une profondeur de 12 pieds.
Marché passé avec la *Frontenac Dredging Co., Ltd.;* drague *St. Lawrence.*
Sept heures et demie d'ouvrage à $30 par heure.
Montant payé, $225.
Ouvrage fait le 24 octobre 1921.
But de l'ouvrage: enlèvement de pierres empilées et d'autres matériaux faisant obstruction en dessous de la travée sud du pont tournant *Belleville-Prince Edward County.*

Carillon, P.Q.—

Travail à la journée, sous la direction de J. L. Dansereau, ingénieur de district.
Quantité de déblais enlevés: Six gros cailloux.
Montant payé, $235.19.
Ouvrage commencé, le 3 octobre 1921, et suspendu pour la saison, le 18 octobre 1921.
But de l'ouvrage: Enlèvement d'obstructions dans la rivière Ottawa, près de Carillon, P.Q., et inspection du chenal.

Collin's Bay, Ont.—

Contrat n° 13493, avec la *Frontenac Dredging Co. Ltd.*

Quantité de déblais enlevés: 68 pilotis à raison de $3 par pilotis.

Montant payé à l'entrepreneur, $204; inspection, $10, dépenses totales, $214.

Ouvrage fait du 8 au 9 décembre 1921.

But de l'ouvrage: Démolition du vieux quai en pilotis et encaissement.

Courtenay, rivière, C.B.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, J. P. Forde.

Quantité de déblais enlevés: 35 pièces de bois submergées, 15 souches de pilotis et 4 gros cailloux.

Montant payé: $424.00.

Ouvrage commencé le 17 août 1921 et complété le 14 novembre 1921.

But de l'ouvrage: Enlèvement des pièces de bois submergées faisant obstruction entre le pont public et la balise 13. Faciliter la navigation des petits vaisseaux qui se rendent à Courtenay, aussi la descente des billots et la navigation des bateaux moteurs qui entrent dans cette rivière.

Eagle Head, N.-B.—

Ouvrage à la journée sous la surveillance de l'ingénieur de district, T. J. Locke.

Montant payé, $332.78.

Ouvrage commencé en juin 1921 et terminé en août 1921.

But de l'ouvrage: Agrandir l'ouverture dans le brise-lames jusqu'à 20 pieds de longueur pour laisser passer le sable et les sédiments d'alluvions.

First Narrows, C.-B.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, C. C. Worsfold, avec le bateau arrache-souche, *Samson.*

Quantité de déblais enlevés: 296 gros cailloux.

Montant payé, $930.09.

Ouvrage commencé le 26 mai 1921, et suspendu pour la saison, le 30 mars 1922.

But de l'ouvrage: Enlever des bancs de sable près de la batture Parthia.

Fraser, rivière, C.B.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, C. C. Worsfold.

Quantité de déblais enlevés: 1,228 arbres et souches.

Montant payé, $1,793.18.

Travaux commencés le 10 juin 1921 et terminés le 30 juillet 1921.

But de l'ouvrage: Enlever les pièces de bois et souches submergées pour faciliter la navigation dans la partie supérieure navigable de la Fraser Inférieure.

Goderich, Ont.—

Contrat n° 13288 avec Wm. Birmingham. Dragues *Goderich* et *Minnesetung.*

Quantité de déblais enlevés: 38,000 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 45 cents par verge cube, Classe B, sable, gravier et tuf.

Montant payé à l'entrepreneur, $17,400; inspection, $1,102; dépenses totales, $18.502.

Ouvrage commencé le 28 juillet 1921, terminé le 16 novembre 1921.

But de l'ouvrage: Elargir les chenaux et améliorer les bassins d'accostage dans le port de Goderich en creusant jusqu'à une profondeur générale de 22 pieds.

Grande Anse, N.-B.—

Contrat n° 12891 avec la *Miramichi Dredging Co., Ltd.*, drague *Fowlie.*

Quantité de déblais enlevés: 2,852.71 verges cubes, mesurées dans les chalands, à raison de 63½ cents par verge cube, classe B, sable et roc.

Grande Anse, N.-B.—Fin.

Montant payé à l'entrepreneur, $1,811.47; inspection, $336.75; dépenses totales, $2,178.22.

Travaux commencés le 18 juin 1921, et suspendus pour la saison, le 17 septembre 1921.

But de l'ouvrage: Draguer un bassin de 3 à 4½ pieds au niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires; et donner aux vaisseaux des pêcheurs l'avantage de décharger leur poisson à toutes marées; et en même temps ce bassin pourra servir d'abri dans les tempêtes.

Wabassa, parc (Hamilton) Ont.—

Marché passé avec la *Canadian Engineering & Contracting Co., Ltd.* Drague, chaland avec grue.

Quantité de déblais enlevés: 5,665.48 verges cubes, mesurées sur place, à raison de 65 cents par verge cube, classe B, sable et alluvions.

Montant payé: $3,682.56.

Travaux commencés, le 25 juillet 1921, terminé le 27 septembre 1921.

But de l'ouvrage: Draguer le bassin le long de l'abord du quai du côté sud-ouest, pour accommoder des vaisseaux d'un tonnage plus élevé.

Hatfield's Point, N.-B.—

Marché passé avec J. S. Gregory. Drague *Keta.*

Quantité de déblais enlevés 5,412 verges cubes, mesurées dans les chalands, à raison de 33 cents par verge cube. Classe B, vase, sable et glaise.

Montant payé à l'entrepreneur, 1,805.76; inspection, $6.36; dépenses totales, $1,812.12.

Ouvrage commencé le 17 juin 1921, complété le 29 juin 1921.

But de l'ouvrage: Draguer jusqu'à 11 pieds de profondeur un chenal dans la baie de Belleisle, conduisant au quai public de Hatfield's Point, N.-B.

Inverness, N.-E.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, C. E. W. Dodwell.

Quantité de déblais enlevés: 3,768 verges cubes, mesurées sur place, classe B, sable.

Montant payé, $2,032.65.

Travaux commencés le 14 septembre 1921 et terminés le 31 octobre 1921.

But de l'ouvrage: Draguer le chenal d'entrée jusqu'à 6 pieds à l'eau basse, sur 40 pieds de largeur, pour accommoder les bateaux des pêcheurs pendant la saison du maquereau.

Kingston, Ont.—

Contrat n° 12,868 avec la *Frontenac Dredging Co., Ltd.* Drague *St. Lawrence.*

Quantité de déblais enlevés: 15,692 verges cubes, mesurées sur place, à raison de 50 cents par verge cube, classe B.

Montant payé à l'entrepreneur, $7,846; inspection, $192; dépenses totales, $8,038.

Travaux commencés le 4 juillet et complétés le 8 août 1921.

But de l'ouvrage: Draguer en amont du pont La Salle jusqu'à 16 pieds au-dessous de l'eau basse.

Kingston, Ont.—

Contrat n° 13493, avec la *Frontenac Dredging Co., Ltd.* Drague *St. Lawrence.*

Quantité de déblais enlevés: 3,740 verges cubes, mesurées sur place, à raison de $1 par verge cube, classe B.

Montant payé à l'entrepreneur, $3,740; inspection, $110; dépenses totales, $3,850.

Kingston, Ont.—Fin.

Travaux commencés le 11 novembre 1921, suspendus le 5 décembre 1921.

But de l'ouvrage: Draguer jusqu'à 12 pieds au-dessous de l'eau basse, au pied des rues Queen et Princess, et jusqu'à 10 pieds au côté sud du quai, au pied de la rue Brock.

Miramichi, rivière, Horseshoe and Lump (Arpentage).—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, Geoffrey Stead.

Montant dépensé: $589.02.

Ouvrage commencé le 2 juin 1921 et terminé le 6 juillet 1921.

But de l'ouvrage: Explorer le *Horseshoe and Lump* dans la baie de Miramichi, N.-B.

Miramichi, rivière nord-ouest, N.-B.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, Geoffery Stead.

Quantité de déblais enlevés: 27 billots et arbres submergés.

Montant dépensé: $33.55.

Ouvrage commencé le 7 mai 1921 et terminé le 11 juin 1921.

But de l'ouvrage: Enlever les pièces de bois flottantes ou submergées et les autres obstructions dans la rivière Miramichi nord-ouest.

Miramichi, rivière et baie intérieure, N.-B.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district G. Stead.

Montant dépensé: $1,633.71.

Ouvrage commencé le 8 juin 1921 et suspendu pour la saison le 13 mars 1922.

But de l'ouvrage: Coopérer avec l'arpentage hydrographique, examiner et rapporter sur des cartes marines les différants courants de la rivière pour l'avantage des navigateurs.

Monetville, Ont.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, R. de B. Corriveau.

Quantité de déblais enlevés: 108 cailloux, 45 verges cubes de roc.

Montant dépensé, $310.35.

Ouvrage commencé le 25 juillet 1921, suspendu pour la saison le 31 mars 1922.

But de l'ouvrage: Enlever les gros cailloux et les pointes de rochers dans les tranchées draguées dans le roc à Monetville.

Port-au-Persil, P.Q.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, A. G. Sabourin.

Montant dépensé, $348.14.

Ouvrage commencé le 10 août 1921, et complété le 2 septembre 1921.

But de l'ouvrage: Enlever les gros cailloux et des parties de rochers à l'entrée du port pour donner libre passage aux bateaux.

Port-Burwell, Ont.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district H. B. R. Craig.

Montant dépensé, $149.

Ouvrage commencé le 20 mars 1922 et suspendu le 31 mars 1922.

But de l'ouvrage: Réparer les chalands devant servir aux forages d'essai, à Port-Burwell, Ont.

Port-McNiColl, Ont.—

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, J. M. Wilson.

Quantité de déblais enlevés: 48 tonnes mesurées. Roc solide, glaise, cailloux, billots, trucks à bras, déchets.

Port-McNicoll, Ont.—Fin.

Montant dépensé, $1,843.25.

Ouvrage commencé le 4 juin 1921; complété le 17 juin 1921.

But de l'ouvrage: enlever les obstructions afin d'améliorer les bassins d'amarrage le long du quai de l'entrepôt.

Sault Sainte-Marie, Ont.—

Contrat n° 13291 avec la "Soo Dredging and Construction Co., Ltd." Drague avec grue *N° 24*.

Quantité de déblais enlevés: 7,458 verges cubes, mesurées dans les chalands. Classes A et B, gros cailloux, gravier et roc en fragments.

Montant payé à l'entrepreneur, $20,931.25; inspection, $3,537.17; dépenses totales, $24,468.42.

Ouvrage commencé le 25 mai 1921; complété le 9 novembre 1921.

But de l'ouvrage: enlever les obstructions dans la rivière Sainte-Marie et draguer jusqu'à une profondeur de 21.5 pieds au niveau de l'eau basse.

St-Andrews P.Q.—Rivière du Nord.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, J. L. Dansereau.

Quantité de déblais enlevés: 118 pièces de vieux arbres et un gros caillou.

Montant dépensé, $254.40.

Ouvrage commencé le 19 septembre 1921 et terminé le 8 octobre 1921.

But de l'ouvrage: enlèvement de vieilles souches entre la rivière Ottawa et le quai du gouvernement, à St. Andrews, P.Q.; un autre curage du chenal.

St-Jean, rivière, N.-B.—

Marché passé avec R. Roberts' Sons.

Quantité de déblais enlevés: 60 perches.

Montant payé, $40.

Ouvrage commencé et complété le 23 juin 1921.

But de l'ouvrage: enlèvement d'un barrage à poissons.

St-Jean, rivière et tributaires, et Salmon River, N.-B.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, Geoffrey Stead.

Quantité de déblais enlevés: 290 billots, souches, etc., et 31 madriers.

Montant dépensé, $437.28.

Ouvrage commencé le 18 juillet 1921, terminé le 8 septembre 1921.

But de l'ouvrage: enlèvement des pièces de bois flottant ou submergé.

Saint-Jean, N.-B.—Bassins en eau profonde (Quais à Sand Point)—

Contrat n° 13466 avec J. A. Gregory. Drague *Beacon Bar*.

Quantité de déblais enlevés: 31,398.68 verges cubes, mesurées dans les chalands, à raison de 40 cents par verge cube, classe B, vase.

Montant payé à l'entrepreneur, $12,583.38; inspection, $494.38; dépenses totales, $13,077.76.

Ouvrage commencé le 27 octobre 1921; complété le 24 novembre 1921.

But de l'ouvrage: dragage jusqu'à 30 pieds au-dessous de l'eau basse.

Saint-Ours, P.Q.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, J. T. Girard.

Montant payé, $47.75.

Ouvrage commencé le 20 avril 1921 et terminé le 26 avril 1921.

But de l'ouvrage: Examen de la rivière Richelieu dans le voisinage du barrage Saint-Ours.

Thames et Sydenham, rivières, Ont.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, H. B. R. Craig.
Quantités de déblais enlevés: 2,800 pièces de bois, telles que souches, racines, etc.
Montant dépensé, $2,575.55.
Ouvrage commencé le 15 juin 1921, suspendu pour la saison, le 18 septembre 1921.
But de l'ouvrage: Enlèvement de pièces de bois flottant ou submergé:

1. Dans la rivière Sydenham-Est—	
(*a*) Depuis l'extrémité supérieure du Détour Well jusqu'à 3 milles en descendant la rivière	500 pièces
(*b*) Depuis Tupperville jusqu'à Wallaceburg	110 "
2. Dans la rivière Sydenham-Nord—Beecher jusqu'à 1 mille en amont de Wallaceburg	740 "
3. Rivière Thames—Prairie Siding jusqu'à l'embouchure de la rivière	1,420 "
	2,860 pièces

Tiffin, Ont.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, J. M. Wilson.
Quantité de déblais enlevés: 9 tonnes, 3 gros cailloux.
Montant dépensé, $314.
Ouvrage commencé le 1er juin 1921, terminé le 6 juin 1921.
But de l'ouvrage: enlever des cailloux près du quai de l'élévateur du Grand-Tronc.

Verdun—La Tortue, P.Q.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, J. L. Dansereau.
Quantité de déblais enlevés: 408 cailloux, 400 verges cubes de glaise, de sable et de gravier.
Montant dépensé, $1,990.85.
Ouvrage commencé le 13 avril 1921, complété le 30 septembre 1921.
But de l'ouvrage: enlever des cailloux et des pointes du rivage de manière à élargir le chenal et donner libre passage au bateau passeur entre Verdun et La Tortue, P.Q.

Windsor, N.-E.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, C. E. W. Dodwell.
Quantité de déblais enlevés: 920 verges cubes de vase et 738 verges cubes de roc.
Montant dépensé, $2,235.89.
Ouvrage commencé le 4 juillet 1921, terminé le 10 décembre 1921.
But de l'ouvrage: enlever des sédiments d'alluvions et des pointes de rochers. Vase en avant du quai du gouvernement; roc de 500 à 700 pieds au nord du quai du gouvernement.

Winnipegosis, Man.—

Ouvrage à la journée sous la direction de l'ingénieur de district, St-Laurent.
Montant dépensé, $171.
Ouvrage commencé en juillet 1921, terminé en août 1921.
But de l'ouvrage: arpentage hydrographique à Winnipegosis et à différents endroits sur le lac.

Yarmouth, N.E.—

Marché privé passé entre l'ingénieur de district, C. E. W. Dodwell et Jas. V. Purdy.
Montant payé, $350.
Ouvrage commencé le 17 octobre 1921.
But de l'ouvrage: réparations à la balise de Lobster Rock.

DRAGAGE DU MINISTÈRE, ANNÉE CIVILE 1921-1922

PROVINCES MARITIMES

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, vgs cub.	Coût pour l'endroit	Coût total	Coût par v.cub.
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 1»........	20 avril-5 mai et 3-10 juin et 30 sept.-12 déc.	Liverpool, N.-E. (chenal intérieur).	Vase molle, vase, bran de scie, sable fin.	58,308	38,202 19	....	0·655
«N° 1»........	6 mai-2 juin.....	Liverpool, N.-E. (batture)....	Bran de scie, sable fin.	16,570	15,061 79	....	0·908
«N° 1»........	11 juin-27 août..	Campbellton, N.-B. (batture de la Pointe du Chêne)......	Sable...............	74,217	40,598 38	....	0·547
«N° 1»........	29-31 août.......	Campbellton, N.-B. (traversée).	Sable...............	6,080	3,286 22	....	0·540
«N° 1»........	1-23 septembre..	Campbellton, N.-B. (quai du gouv.).	Sable, gravier, petites pierres.	40,513	19,511 87	....	0·481
«N° 1»........	24-29 septembre.	Campbellton, N.-B. (quai du sud).	Vase molle..........	8,250	5,134 71	....	0·622
				203,938	....	121,795 16	0·597
«N° 2»........	13-23 mai.......	Douglastown, N.-B. (quai de la *Lumber Co.*).	Vase, sable.........	8,580	3,829 22	....	0·446
«N° 2»........	24-31 mai.......	Newcastle, N.-B. (quai Robertson).	Roc, billots, bâtons.	3,980	2,745 48	....	0·690
«N° 2»........	1-7 juin..........	Nelson, N.-B. (quai Burchill).	Roc................	1,011	1,878 49	....	1·858
«N° 2»........	8 juin-20 sept....	Rivière Miramichi (Grandes Dunes).	Argile, sable, roc, vase coquillière.	63,095	26,082 05	....	0·413
«N° 2»........	21 sept.-4 nov...	Rivière Miramichi (nord-ouest).	Sable dur, argile, billots, roc.	24,610	16,111 62	....	0·655
				101,276	....	50,646 86	0·500
«N° 3»........	....	Non utilisée..................		....	....	19,844 88	
«N° 4»........	23 juin-13 juillet.	New Carlisle, P.Q. (quai du gouv.).	Sable...............	10,942	$6,845 16	....	0·625
«N° 4»........	14 juillet-3 sept., 7-10 sept., 21 oct.-11 nov.	Bathurst, N.-B. (rivière Tête à Gauche).	Vase, sable, argile..	39,272	29,192 62	....	0·743
«N° 4»........	5-6 sept..........	Bathurst, N.-B. (quai de la Cie *Bathurst Lumber*—scierie n° 1).	Argile...............	380	603 99	....	1·589
«N° 4»........	20 sept.-1 oct., 6-20 oct.	Bathurst, N.-B. (quai de la fabrique de pulpe).	Alluvions et vase....	12,724	8,791 34	....	0·691
«N° 4»........	3-5 oct..........	Bathurst, N.-B. (Bathurst Lumber Co.'s Wharf, *Mill No. 2*).	Alluvions et vase....	2,088	1,543 52	....	0·739
				65,406	....	46,976 63	0·718
«N° 5»........	....	Non utilisée..................		....	....	24,156 61	
«N° 9»........	26 avril-25 mai et 9 juin.	Charlottetown, I.P.-E. (quai de la Marine).	Vase, sable, roc.....	17,400	6,353 37	....	0·365
«N° 9»........	26 mai-8 juin....	Charlottetown, I.P.-E. (quai Pownal).	Vase, argile, sable...	7,790	3,127 81	....	0·401
«N° 9»........	10 juin-9 juillet..	Charlottetown, I.P.-E. (quai Bruce Stewart).	Vase, argile, sable, roc.	13,300	4,512 52	....	0·339
«N° 9»........	11-28 juillet, 18-23 août, 26 août.	Rivière Murray (chenal)......	Vase molle, sable...	16,490	4,854 63	....	0·294
«N° 9»........	29 juillet-17 août, 24-25 août.	Rivière Murray (quai Prowse)	Sable, gravier, vase coquillière.	12,470	4,576 88	....	0·381
«N° 9»........	27-29 août.......	Rivière Murray (quai Beck)..	Sable, roc...........	1,050	586 47	....	0·558
«N° 9»........	30 août-22 oct...	Victoria, I.P.-E. (chenal et bassin).	Sable, vase, argile..	17,030	8,438 58	....	0·495
«N° 9»........	24 oct.-22 nov...	Charlottetown, I.P.-E. (Full's and Ferry Wharf).	Vase, briques, argile, cailloux.	13,625	5,897 23	....	0·433
«N° 9»........	23 nov.-15 déc...	Charlottetown, I.P.-E. (quai Lord).	Vase, bois, pierre de lest, billots, roc.	12,080	4,593 98	....	0·380
				111,235	....	43,121 47	0·387
«N° 10».......	....	Non utilisée..................		....	....	219 80	
«N° 11».......	....	Non utilisée..................		....	....	5,501 99	
«N° 12».......	....	Non utilisée..................		....	....	2,687 78	
«N° 13».......	4-11 mai........	Sydney, N.-E. (quai de la quarantaine).	Roc, vase...........	1,543	1,957 60	....	1·262
«N° 13».......	12-31 mai........	Sydney, N.-E. (quai Whitney)	Roc, argile, vase, cailloux.	7,979	6,816 65	....	0·854
«N° 13».......	1-7 juin..........	Sydney, N.-E. (crique Crawling).	Argile molle, sable, gravier.	3,783	1,747 86	....	0·462
«N° 13».......	8 juin............	Sydney, N.-E. (Quai de la Cie *C.B. Electric*).	Charbon et cendres.	50	34 96	....	0·699
«N° 13».......	9 juin-18 juillet..	Glace-Bay (batture et chenal).	Sable, alluvions, vase molle, billots.	29,226	10,242 47	....	0·351
«N° 13».......	29 juillet-10 août 14-19 août.	Petit Bras d'Or (quai de la Cie *Coastal Coal*).	Sable, vase, roc.....	5,929	2,691 70	......	0·454
«N° 13».......	11-13 août, 20 août, 7 sept.	Petit Bras d'Or (Pointe Jesso)	Sable, vase.........	18,099	5,977 68	....	0·330
«N° 13».......	25 août.........	Petit Bras d'Or (quai de la Cie *Bras d'Or Mine*).	Vase, roc...........	708	69·91	....	0·987

DRAGAGE DU MINISTÈRE, ANNÉE CIVILE 1921-1922—*Suite*

PROVINCES MARITIMES—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, vgs cub.	Coût pour l'endroit	Coût total	Coût par v.cub.
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 13 »	8 sept.-15 oct.	Shenacadie, N.-E. (batture et chenal.	Sable, gravier, vase, argile.	29,670	10,277 42		0·346
«N° 13 »	12-18 novembre.	St-Pierre, N.-E. (détroits)	Argile, roc	2,826	2,796 53		0·989
	17 oct.-11 nov.	St-Pierre, N.-E. (détroits Beaver).	Roc, argile, cailloux.	11,933	8,599 51		0·720
				111,746		51,212 29	0·458
«N° 15 »	12 sept.-21 déc.	Eastern Passage, N.-E.	Sable, gravier	4,466		4,027 25	0·901
«N° 115 »	20 avril-25 mai, 27 mai-25 juillet, 27 oct.-9 déc.	Yarmouth, N.-E. (phare Bug)	Roc, argile, sable dur, cailloux.	14,159	28,427 93		2·008
«N° 115 »	26 mai-26 juillet, 12 sept., 10-16 déc.	Yarmouth, N.-E. (quai Evangéline).	Vase, argile dure, roc.	34,578	24,263 88		0·70
«N° 115 »	13 sept.-18 oct.	Yarmouth, N.-E. (batture)	Vase, sable	14,979	11,360 41		0·758
«N° 115 »	19 oct.-26 oct.	Yarmouth, N.-E. (quai Clement).	Vase	3,040	2,153 64		0·708
				66,756		66,205 86	·992
Arrache-pierres n° 1.		Non utilisée				1,300 30	
Chaland n° 104.		Réparations				12,427 73	
Chaland n° 107.		Réparations				3,676 31	
Chaland n° 157.		Réparations				5,433 52	
Barge à charbon.		Réparations				625 17	
Chaland à l'eau		Réparations				3 75	
Impression, papeterie, annonces.						451 07	
				Grand	total	460,314 43	

Crédit pour le louage ou la vente de l'outillage, non compris dans les dépenses.

ONTARIO ET QUÉBEC

«Q. & R. n° 1 »	13 avril-8 juin	Kingsville, Ont. (quai)	Sable dur	40,122	10,173 78		0·235
«Q. & R. n° 1 »	9-17 juin et 3-13 août.	Leamington, Ont.	Argile, sable	7,107	1,380 05		0·194
«Q. & R. n° 1 »	18 juin-9 juillet	Jeannette's Creek, Ont. (embouchure de la rivière Thames).	Argile, sable	33,166	6,091 94		0·183
«Q. & R. n° 1 »	11 juillet-2 août.	Chatham, Ont	Sable dur, argile, gravier.	21,252	4,666 88		0·219
«Q. & R. n° 1 »	15 août-10 sept.	Port Dover, Ont	Argile dure, sable, roc mobile.	15,566	3,795 73		0·243
«Q. & R. n° 1 »	12 sept.-17 nov.	Port Stanley, Ont	Sable dur, argile	42,024	8,742 62		0·208
				159,237		34,851 00	0·218
«N° 102 »		Non utilisée				97·40	
«N° 103 »		Non utilisée				5,826 31	
«N° 109 »		Non utilisée				4,826 02	
«N° 110 »	30 mai-30 sept.	Rimouski, P.Q.	Sable, argile, argile dure...	122,997		71,724 95	0·583
«N° 112 »		Non utilisée				745 40	
«N° 116 »		Non utilisée				11,094 82	
«N° 117 »	1 avril-12 août et 14 sept.-14 déc., et 23-31 mars 22.	Port Burwell, Ont	Sable, alluvions, vase, gumbo, limon, argile rouge.	244,696	47,551 25		0·194
«N° 117 »	13 août-13 sept.	Port Stanley, Ont	Pierre d'une pile en encaissement, vase, limon, sable, gravier, argile.	25,455	6,247 88		0·245
				270,151		53,799 13	0·199
«N° 118 »		Non utilisée				357 02	
«N° 119 »		Non utilisée				1,331 41	
«N° 120 »		Non utilisée				959 15	
«N° 121 »		Non utilisée				2,326 53	
«N° 123 »	27 avril-7 juin	Louiseville, P.Q. (chenal principal et quai du gouv.).	Sable, argile	33,165	8,629 11		0·26
«N° 123 »	30 juin-3 août	Rivière St-Maurice, P.Q. (quai de la *Tidewater Shipbldg Co.*).	Sable, argile	29,700	6,611 14		0·222
«N° 123 »	4 août-21 oct.	Batiscan, P.Q. (quai du gouv.).	Sable dur	69,650	19,336 44		0·277
«N° 123 »	22 oct.-18 nov.	Doucet's Landing (quai du gouv.).	Sable dur, argile, pierre.	17,900	5,022 36		0·28
				150,415		39,599 05	0·263

DRAGAGE DU MINISTÈRE, ANNÉE CIVILE 1921-1922—*Suite*

ONTARIO ET QUÉBEC—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, vgs cub.	Coût pour l'endroit	Coût total	Coût par v.cub.
					$ c.	$ c.	$ c.
«Harricana»...	20 juin-18 oct....	Lac Demontigny, P.Q.........	Argile dure.........	16,837	....	14,981 58	0·889
Chalands de réserve.	....	....	....	....	....	640 25	
Remorqueurs de réserve.	....	....	....	....	....	2,030 90	
Chantiers de l'île Victoria.	....	Entrctien, réparations et dépenses imprévues.	....	....	....	7,627 26	
Divers.........	....	Messages, impression, etc......	....	....	....	3,371 38	
				Grand	total......	256,189 56	

MANITOBA, SASKATCHEWAN & ALBERTA

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, vgs cub.	Coût pour l'endroit	Coût total	Coût par v.cub.
«N° 201»......	23 mai-21 oct...	Rivière Rouge, Man.(embouchure).	Sable, argile.........	40,365	$12,408 00	....	0·307
«N° 201»......	22 oct.-28 oct...	Selkirk, Man. (bassin de radoub.)	Vase, alluvions......	680	909 99	....	1,338
				41,045	....	$13,317 99	0·324
«N° 202»......	....	Non utilisée...................	....	....	....	911 24	.....
«N° 204»......	....	Non utilisée...................	....	....	....	913 15	
«N° 205»......	20-31 mai.......	Selkirk Slough, Man..........	Vase, alluvions......	3,931	$2,425 54		0·633
«N° 205»......	1 juin-10 oct.....	Ile George, Man...............	Sable dur, cailloux..	13,200	17,127 59	....	1·30
				17,031	....	$19,598 13	1·500
«N° 208»......	25 mai-9 oct.... 18 oct.-1 nov.	Rivière Le Pas, Man..........	Argile, cailloux......	18,600	12,104 71	....	0·650
«N° 208»......	10-17 oct........	Le Pas, Man. (bassin d'abri)..	Sable dur...........	1,850	1,205 03	....	0·651
				20,450	....	$13,309 74	0,650
«N° 210»......	....	Non utilisée....	....	....	....	1,581 79	
«N° 201»......	....	Coque en voie de construction.	....	....	....	424 13	
«N° 210»......	....	Coque en voie de construction.	....	....	....	375 00	
«Plamondon»..	....	Construction d'une nouvelle drague.	....	....	....	2,666 05	
Papeterie......	....	....	....	....	....	37 97	
				Grand total.....		$53,135 19	

COLOMBIE BRITANNIQUE

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, vgs cub.	Coût pour l'endroit	Coût total	Coût par v.cub.
«N° 301»......	1 avril-18 juin.. 10-16 août 19 Sept.-30 nov.	Stevenson (barrage)..........	Sable, alluvions.....	44,945	$24,926 03	....	0·55
«N° 301»......	28 fév.-15 mars.	Victoria (rocher *Hospital*).....	Roc................	3,393	3,844 34	....	1·13
«N° 301»......	20-30 juin 1-9 août 2-3 sept.	Victoria (rocher *Discovery*)	Roc................	3,861	4,919 10	....	1·27
«N° 301»......	5-15 septembre..	Stevenson (barrage submergé)	Clayonnage.........	1,655	1,873 92	....	1·13
«N° 301»......	21-26 juillet,....	Victoria (*Puget Lumber Co.*)...	Vase................	4,521	1,791 27	....	0·39
«N° 301»......	27-30 juillet.....	Victoria (Quai de la Marine et Pêcheries)	Vase................	1,597	1,501 91	....	0·94
«N° 301»	17 août-1 sept..	Esquimalt (Long Cove)......	Vase................	13,483	5,222 24	....	0·38
«N° 301»......	1 déc.-8 février 13-27 février 16-31 mars	Havre de Victoria (Superficie).	Vase, cailloux.......	57,328	23,989 16	....	0·41
«N° 301»......	9-11 février.....	Esquimalt, (chantiers)........	Roc................	110	330 70	....	3·00
				130,893	....	$68,398 67	0·52
«N° 303»......	1-4 avril 10-28 mai	Battures de sable.............	Sable, alluvions.....	73,670	8,990 43	....	·122
«N° 303»......	4-5 avril 30 mai 8 oct. 21-28 fév. et 6-29 mars	Tranchée Woodward..........	Sable, alluvions.....	484,524	61,518 05	....	0·127
«N° 303»......	9 mai 30-31 mars	Squamish....................	Alluvions et gravier	1,989	447 75	....	0·225
«N° 303»......	10-11 oct........	New Westminster, (quai du gouvernement)	Sable, alluvions.....	2,000	214 92	....	0·107
«N° 303»......	12-29 oct........ 14-16 déc.	Jetée North Arm............	Sable, alluvions.....	30,096	5,032 48	....	·167
				592,279	....	76,203 63	0·128
«N° 305»......	1 avril-14 mai 13 fuin-9 juill. 27 juillet 6 août	Rivière Fraser (North Arm)..	Sable, alluvions.....	177,205	17,551 94	....	0·099

DRAGAGE DU MINISTÈRE, ANNÉE CIVILE 1921-1922—*Fin*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, vgs cu.	Coût pour l'endroit	Coût total	Coût par v.cub.
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 305»......	16-24 mai 21 sept.-31 janv.	Nicomen (Batture McDonald)	Sable, gravier.......	105,770	31,217 86	....	0·295
«N° 305»......	11-26 juillet.....	New Westminster, réserve des Sauvages	Sable, alluvions.....	19,630	3,012 24	....	0·153
«N° 305»......	8-31 août.......	Quai Hatzic................	Sable, alluvions.....	41,185	5,672 40	....	0·137
«N° 305».....	1-10 sept........	Fraser Mills (Can. West Co)...	Alluvions, débris....	6,175	938 88	....	0·152
«N° 305»......	1-11 février.....	New Westminster (quai du gouvernement)	Alluvions..........	3,110	417 28	....	0·134
«N° 305»......	13 fév.-4 mars..	Lac Pitt (quai du gouvernement)	Sable, gravier......	20,695	3,977 20	....	0·192
«N° 305»	6-31 mars.......	Prairie Sumas..............	Sable, gravier......	78,875	12,101 12	....	0·153
				452,645	....	74,888 92	0·165
«N° 306»......	....	Non utilisée...............	....	....	....	5,939 35	
«N° 307»......	....	Non utilisée...............	....	....	....	1,975 04	
Dérocheuse n° 1	....	Non utilisée...............	....	....	....	1,026 08	
Dérocheuse n° 2	....	Non utilisée...............	....	....	....	890 69	
Appareil de forage n° 2	1 avril-15 août..	Victoria (Rocher *Discovery*)...	Gneiss.............	2,431	19,945 33	....	8·20
Appareil de forage n° 2	16 août-31 mars	Victoria (Rocher *Hospital*)	Gneiss.............	4,618	38,975 12	....	8·44
				7,049	....	58,920 45	8·35
Remorqueur *Petrel*	....	Non utilisée...............	....	....	....	$ 1,085 94	
Remorqueur *Point Grey*	....	Non utilisée...............	....	....	....	704 10	
Remorqueur *Point Hope*	....	Non utilisée...............	....	....	....	507 07	
Impression et papeterie.	....	....	....	....	....	414 00	
Annonces.......	....	....	....	....	....	261 33	

OUTILLA E SOUS LA SURVEILLANCE DE L'INGÉNIEUR DE DISTRICT DONCASTER

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, vgs cu.	Coût pour l'endroit	Coût total	Coût par v.cub.
«N° 302»......	13-14 nov.......	Proctor....................	Sable, gravier.......	248	$ 188 45	....	0·759
«N° 302»	24 sept.-31 mars	Kootenay Landing...........	Argile, alluvions....	24,670	15,983 62	....	0·647
				24,918	....	16,172 07	0·649
«N° 304»......	....	Non utilisée...............	....	....	....	109 85	
«N° 311»......	....	Non utilisée...............	....	....	....	662 45	
						$308,159 64	

BASSINS DE RADOUB

BASSIN DE RADOUB "CHAMPLAIN"

Pendant le cours de l'exercice financier, les entrepreneurs ont ragréé l'ouvrage défectueux que l'on n'avait pas construit conformément aux plans et devis.

Les travaux ont été exécutés à la journée, en dehors du contrat, sous la direction de l'ingéneiur résident. Ils consistaient à installer une conduite d'eau principale en tuyau de fonte de 8 pouces, sur une longueur de 1,200 pieds, avec quatre hydrantes, et à la raccorder avec le système de l'aqueduc de la ville de Lauzon. On a aussi fait des excavations pour un puits d'ascenseur et des tunnels, le tout renforcé avec du béton armé. Des portes d'acier ont été posées à l'entrée de chaque tunnel; une bâtisse a été construite pour recevoir les machines de l'ascenseur. On a posé un escalier en acier autour du puits de l'ascenseur et le tout a été laissé prêt à installer l'ascenseur.

Bien qu'il ne soit pas encore parachevé, le bassin a été mis en service depuis 1918, en vertu d'un marché convenu avec la *Davies Shipbuilding & Repairing Co.;* mais, au 3 mai 1921, le ministère a pris sous son contrôle la mise en opération du bassin, et

a fait la perception des recettes provenant des vaisseaux qui y sont entrés. Tout de même le ministère n'a pas libéré les entrepreneurs de leur obligation de compléter leur contrat.

On s'attend à ce que le bassin sera finalement complété dans le cours du prochain exercice financier. Le coût total du bassin, une fois complété, y compris le prix de l'emplacement, sera approximativement de $4,100,000.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT

(NOUVEAU)

En septembre 1920, des soumissions furent demandées pour la construction d'un bassin de radoub à l'anse de Skinner, dans le port d'Esquimalt, conformément à la description générale suivante: Longueur, depuis le caisson extérieur jusqu'au mur de tête, 1,150 pieds; largeur à l'entrée, 125 pieds sur le seuil du radier et 135 pieds au niveau du couronnement; profondeur sur le seuil du radier, à l'eau haute des grandes marées ordinaires, 40 pieds. Les plans du bassin mentionnent deux seuils intérieurs placés à 400 pieds et à 750 pieds de l'entrée, respectivement, avec en plus un seuil d'urgence, en cas de nécessité, placé à 20 pieds en dehors du seuil d'entrée. Les entrées extérieures et intérieures seront fermées au moyen de bateaux-portes, dont deux seront fournis, bien que ces portes flottantes ainsi que l'équipement mécanique et les bâtisses ne soient pas inclus dans les soumissions demandées.

Les travaux tels que demandés par un avis public comprenaient:

1. La construction d'un batardeau solide entourant l'emplacement où les travaux devaient être exécutés; l'épuisement et l'assèchement de tout cet emplacement pendant la durée de l'ouvrage, et l'enlèvement du batardeau à l'achèvement du bassin.

2. Les excavations nécessaires, dans la terre et dans le roc, sur toute l'étendue qui sera occupée par le bassin, sur une partie de la jetée et du chenal d'entrée, ainsi que pour le mur entourant la pompe, les drains, les ponceaux, etc.

3. Le dragage d'un chenal d'entrée, ou de tout autre endroit requis.

4. La construction d'un bassin de radoub complet, murs en béton pourvus de tous les poteaux d'amarrage en fonte nécessaires, de tins, etc.

5. La construction d'un puits d'ascenseur et des tunnels nécessaires, aussi la fourniture et l'installation d'un ascenseur avec un escalier enclos tout autour.

6. La construction d'un quai-débarcadère à l'entrée du bassin.

7. La construction d'une voie ferrée standard sur chaque côté du bassin et le long du quai-débarcadère.

En janvier 1921, le contrat de l'entreprise fut adjugé à *P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd.* Le contrat a été signé le 17 février 1921, et le montant de l'entreprise, basé sur la liste des item et les prix d'unités mentionnés par l'entrepreneur dans sa soumission, était de $4,217,400. La date de l'achèvement des travaux est fixée au 6 janvier 1924.

L'ouvrage a été commencé le 14 mars 1921, et les entrepreneurs ont fait d'abord du dragage pour préparer le lit du bassin. A la fin de l'exercice financier 1921-22, 16,200 verges de déblais avaient été enlevées.

L'autorisation fut aussi donnée de construire un batardeau entourant seulement que 600 pieds à l'intérieur du bassin, afin de permettre aux entrepreneurs de commencer le plus tôt possible les excavations dans le roc au-dessous du niveau de la marée, pendant que l'on préparait le batardeau principal eutourant toute l'étendue de terrain qui devait être mise à sec. Le type de batardeau employé consiste en un remblai en moellons, de 14 pieds au sommet, s'élevant de 4 pieds au-dessus de la haute marée, et ayant des talus de 1½ dans 1 sur la face extérieure, couverts de glaise. On a eu beaucoup de difficulté à empêcher l'action des marées et des vagues de ronger le talus de glaise, et à garder le batardeau étanche au-dessus du niveau de l'eau basse. A la fin,

en octobre, un fronteau en bois comprenant des pilotis ronds, supportant une palée en palplanches de 6 x 12 pouces, fut construit à une distance de 70 pieds du centre du barrage et s'étendant d'une rive à l'autre. Ce fronteau arrêta le désagrègement des talus en glaise et depuis sa terminaison en novembre, le batardeau a été bien étanche.

On a complété tout le dragage de l'étendue comprise dans le premier batardeau, et celui des fondations des piles en encaissement du quai-débarcadère projeté. Pendant l'exercice 1921-1922, 101,520 verges cubes de déblais ont été draguées.

Les excavations dans la terre recouvrant le roc ont été aussi terminées, on a enlevé 22,310 verges cubes de déblais.

L'excavation dans le roc au-dessus de l'élévation 8 au-dessus de zéro, qui est la ligne de division concernant le paiement, est achevée à l'exception de quelques mille verges. Pendant la saison, 85,991 verges cubes ont été draguées.

En octobre, on avait pompé l'eau à un niveau assez bas, en arrière du batardeau, pour permettre de commencer à creuser dans le roc au-dessous de l'élévation 8 au-dessus de zéro, et ensuite les travaux se sont continués sans arrêt. On a enlevé une quantité totale de 71,118 verges cubes de déblais. A la fin de l'exercice financier 14,816 verges cubes de roc avaient été forées et brisées en fragments au moyen d'explosifs, mais non enlevées.

A l'expiration de l'exercice financier, plus de trois cents pieds de longueur du bassin avaient été creusés jusqu'aux lignes et niveaux requis pour le béton; tandis que dans la partie devant être occupée par la bâtisse des pompes, on avait creusé jusqu'à une profondeur moyenne de 22 pieds au-dessous du niveau de la basse marée. Dans cette dernière étendue le forage et les explosifs avaient pénétré 8 pieds plus profond, mais tout le roc ne fut pas enlevé. La quantité de roc enlevé dans les tranchées pendant l'année a été de 1,241 verges cubes.

Les trente poteaux d'amarrage en fonte, requis pour les côtés du bassin, ont tous été fondus et livrés.

Des 800 tins requis pour supporter les quilles, 147 ont été livrés, inspectés et inclus dans les décomptes.

La conduite d'eau principale, comprenant un tuyau en fonte de 6 pouces, pour fournir de l'eau potable au chantier du bassin, a été disposée en place depuis Admirals Road jusqu'à la tête du bassin, et l'on a placé jusqu'à présent 863 pieds linéaires de tuyau.

Lorsque le dragage s'est fait à l'endroit où seraient submergées les piles d'encaissement du quai-débarcadère, on a trouvé le fond tellement mou et mouvant qu'il a fallu creuser beaucoup plus profond que l'on s'y attendait. Ceci a nécessité la pose d'une plus grande quantité de moellons que celle mentionnée dans la formule de soumission. Pendant l'exercice financier, il a été mis en place 54,512 tonnes de pierre, et dans les remblais, pour le quai-débarcadère et la pile en encaissement de l'aile au sud de l'entrée du bassin, on a actuellement besoin de quatre à cinq mille tonnes de moellons pour les compléter.

La structure du quai-débarcadère sera faite en piles d'encaissement en bois, de 100 pieds de longueur, par 40 pieds de largeur et 35 pieds de hauteur. Ces piles seront lambrissées en béton armé et immergées sur le remblai en moellons préparé comme assises, de manière à avoir leurs sommets à 3 pieds au-dessus du niveau de la basse marée. Ces piles d'encaissement seront alors lestées, un couronnement en béton à l'élévation 14.5 sera construit sur le sommet et elles seront ensuite remplies.

On a commencé en août 1921, et continué jusqu'au 31 mars la construction de ces piles. Deux ont été complétées jusqu'au niveau de 35 pieds, deux jusqu'au niveau de 28 pieds, une jusqu'au niveau de 20 pieds, et une jusqu'au niveau de 10 pieds.

Treize poteaux d'amarrage en fonte sont requis pour la superstructure du quai-débarcadère. Ils ont été tous livrés et inspectés.

VIEUX BASSIN DE RADOUB, À ESQUIMALT

Trente et un vaisseaux sont entrés dans le bassin pendant l'exercice terminé le 31 mars 1922, pour être ragréés, peinturés et réparés. En outre de l'occupation de faire entrer et sortir les navires ci-dessus mentionnés, le personnel a été employé à l'entretien des terrains et du bassin, de manière à ce qu'il fût prêt pour toute éventualité.

Une nouvelle pompe centrifuge de 6 pouces a été installée pour remplacer la vieille qui était hors d'usage.

ÉCLUSES ET BARRAGES

ÉCLUSE ET BARRAGE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE

Reconstruction des jetées de direction et de débarcadère

On a donné par contrat la reconstruction des jetées ci-dessus mentionnées, et 243 pieds linéaires de béton ont été posés, 123 pieds en amont des écluses et 119½ pieds en aval, sur une largeur moyenne de 4 à 7½ pieds au fond et de 2 pieds de largeur au sommet. Le béton a été construit jusqu'aux élévations +5 pieds, +8 pieds, +11 pieds, +14 pieds dans la section en amont, et aux élévations +7 pieds, +10 pieds, +13 pieds et +16 pieds en aval, sur une largeur de 4 à 8½ pieds au fond et de 2 pieds de largeur au sommet. Les travaux furent complétés le 26 novembre.

PONTS ET CHAUSSÉES

BANFF

Nouveau pont sur la rivière Bow

(Décrit dans le rapport annuel de 1921)

On a commencé, le 22 octobre 1920, la construction d'un nouveau pont, de 420 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et de 82 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Ce pont comprend quatre portées de 88½ pieds chacune et deux culées. Les travaux ont été complétés le 26 octobre 1921.

EDMUNSTON, N.-B.—MADAWASKA, ME.

Pont International

Ce pont traverse la rivière St-Jean entre les deux endroits ci-dessus mentionnés. Il consiste en quatre portées de 235 pieds chacune, construites en pièces d'acier. Il est supporté par trois piliers en béton et deux culées sur les rives. Les entrepreneurs de la substructure furent D. C. Burpee & Son, de Devon, N.-B., et les travaux ont été commencés en mai et achevés en novembre 1921. Les entrepreneurs de la superstructure furent la *Canadian Bridge Co.* de Walkerville, Ont. L'ouvrage a été commencé en novembre 1921 et fini en mars 1922. Le tablier et les abords étant faits à la journée ne sont pas encore terminés.

L'estimation totale du coût du pont est placée à $324,000, sur ce montant la somme de $266,944 a été dépensée, dont la moitié par l'Etat du Maine et l'autre par le Dominion du Canada.

Ce pont sera ouvert au trafic vers la fin de septembre 1922.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DU GOUVERNEMENT

Par D. H. Keeley, Surintendant général

Situation des lignes.	Date de la construction.	Longueur des lignes.			Nombre de bureaux.	Messages transmis.	
		Lignes de poteaux.	Lignes aériennes	Câbles.		1920	1921
Terre-Neuve	1883	14	14	....	2	....	....
Nouvelle-Ecosse	1880-1916	824¼	950¼	37	164	34,311	27,326
Nouveau-Brunswick—							
Chatham-Escuminac	1885-1919	86½	109¾	....	36	6,970	7,779
Baie de Fundy	1880-1916	64¾	82¼	35	21	5,525	5,263
Québec—							
Iles de la Madeleine	1880-1910	111½	140	73¼	20	4,232	3,932
Ile d'Anticosti	1881-1890	251½	251½	65¼	9	853	1,106
Côte nord du St-Laurent	1881-1915	1,082	1,082	5½	77	64,012	38,934
District de Chicoutimi	1881-1912	479	479	....	36	....	14,683
Ligne de la quarantaine	1885-1912	54¾	152¼	24½	17	12.552	14,590
Comté de Québec	1909-1914	73	97½	....	9	10,656	9,441
Timiskaming	1910-1912	104	104	....	18	2,650	1,700
Ontario—							
Ile Pelée	1889-1901	....	....	17½	....	497	345
Saskatchewan—							
Moosejaw—Willow Bunch	1885-1912	179	212	....	7	....	24,440
Battleford—Ile Lacrosse	1912	288	298	....	8	27,089	....
Qu'Appelle—Lac Onion	1883-1913	397	458	....	12	....	....
Alberta—							
Lac Onion—Hudson Hope, ceintures et embranchements	1883-1919	793	1,041½	....	45	66,874	52,367
Athabaska—Fort McMurray et embranchements	1914-1915	323	323	....	7	....	....
Colombie-Britannique—							
Terre ferme	1899-1921	1,680	3,088	13½	383	147,375	142,053
Ile de Vancouver	1896-1914	1,254¾	1,501	89¼	163	132,079	111,025
Yukon—							
Ashcroft-Dawson, frontières et embranchements	1899-1916	3,215½	3,541¼	....	249	120,796	93,197
Ile de la Reine Charlotte	1913-1914	113	113	....	15	....	....
Total		11,388½	14,038¼	360¾	1,298	636,471	548,181

RÉSEAU DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU DOMINION

A titre d'intérêt général et en continuation de l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres en notre possession, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans tout le Dominion:

Canada.	Longueur des lignes en milles.				Longueur des conducteurs en milles				Nombre de bureaux.
	Aériennes.	Souterraines.	Sous-marines.	Total.	Aériens.	Souterrains.	Sous-marins.	Total.	
Service télégraphique National Canadien	23,169	11	15	23,195	108,843	356·25	105·19	109,304·44	2,004
Service télégraphique du Gouvernement	11,388½	....	360¾	11,749¼	14,038¼	....	360¾	14,399	1,298
Service télégraphique du Pacifique Canadien	14,552	51	94	14,697	124,242	1,513	224	124,979	1,519

RECETTES ET DÉPENSES

Les recettes et les dépenses de chacune des lignes télégraphiques du gouvernement, dans les différents districts mentionnés plus haut, sont énumérées dans le tableau suivant:

DÉPENSES, 1921-22

Télégraphes et téléphones	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total	Recettes
	$		$	$	$
Cap Ray—Terre-Neuve	....	....	500 00	500 00	....
Provinces maritimes—					
Lignes de la baie de Fundy	....	....	4,743 36	4,743 36	1,731 94
Lignes du Cap-Breton	648 00	....	47,702 63	48,350 63	7,927 64
Ligne Chatham-Escuminac	....	....	2,155 56	2,155 56	1,439 18
Ile Pictou	8,942 50	....	....	8,942 50	....
Ile du Prince-Edouard et câble de la terre ferme	....	....	14,032 58	14,032 58	....
Québec, terre ferme—					
Lignes du comté de Dorchester	....	....	303 93	303 93	327 40
Rive nord, à l'est de Bersimis	....	....	37,573 85	37,573 85	12,987 74
Rive nord, à l'ouest de Bersimis	....	....	21,656 85	21,656 85	2,724 92
Lignes du comté de Québec	....	1,800 00	3,334 50	5,134 50	1,484 64
Lignes du Timiskaming	....	....	5,627 10	5,627 10	433 75
Québec, îles—					
Système d'Anticosti	....	....	11,802 55	11,802 55	1,026 52
Vaisseau-câble Tyrian	....	....	65,224 40	65,224 40	....
Grosse Ile, Ile aux Coudres et Ile d'Orléans	....	171 00	8,065 58	8,236 58	757 02
Iles de la Madeleine	....	....	10,291 03	10,291 03	2,214 62
Provinces maritimes et golfe en général	....	....	9,502 73	9,502 73	....
Ontario—					
Réseau de l'île Pelée	....	....	2,933 22	2,933 22	61 40
Saskatchewan et Alberta—					
Lignes de la Saskatchewan	....	....	72,476 99	72,476 99	7,653 11
Lignes de l'Alberta	10 80	....	112,504 44	112,515 24	28,832 87
Colombie-Britannique et Yukon—					
Réseau Ashcroft-Dawson	20,637 25	....	264,319 29	284,956 54	108,254 00
Réseau de la C.-B., terre ferme	21,635 61	20,996 89	106,883 97	149,516 47	64,339 31
C.-B.—Ile de Vancouver					
Service télégraphique en général	1,932 95	....	144,120 72	146,053 67	47,935 28
	....	....	1,585 83	1,585 83	....
Totaux, lignes de télégraphe et de téléphone	53,807 11	22,967,89	947,341 11	1,024,116 11	290,131 34

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES

Le 1er avril 1922, les différents ministères, à Ottawa, étaient reliés au bureau central de la compagnie de téléphone Bell par 2,087 raccordements téléphoniques. Ce service coûte $70,594.76 et est payé par un crédit spécial. Ces raccordements sont distribués de la manière suivante entre les différents ministères:

Ministère	Nombre de téléphones				Total	Coût par année
	Bureaux		Résidences			
	Directs	Embr.	Directs	Embr.		
						$
Agriculture	46	54	7	3	110	3,865 64
Commission d'Aviation	1	1			2	72 84
Commission d'Aviation, central privé	30				30	909 00
Auditeur général	15	12			27	1,044 06
Commission du Commerce	2				2	115 92
Directeur général des élections	1	5			6	102 60
Commission du Service civil	25	15	4	1	45	1,819 20
Commission de Conservation	4	1	1	1	7	297 96
Douanes	42	10	4		56	2,723 76
Archives	4	4	1	1	10	334 56
Cour d'Echiquier	2	3			5	158 04
Affaires étrangères	13	5	3	2	23	947 52
Finances	6	7	2		15	528 95
Finances, central privé de la division de l'impôt sur le revenu	8				8	330 12
Finances, central privé	38				38	1,645 92
Résidence du gouverneur général	7	1	7	4	19	708 36
Résidence du gouverneur général, central privé	18				18	588 12
Résidence du gouverneur général, ligne privée						161 64
Santé	1				1	57 96
Santé et statistiques, central privé	20				20	687 12
Chambre des Communes	6	2	2		10	409 44
Chambre des Communes et Sénat, central privé	87				87	3,148 20
Chambre des Communes et Sénat, central privé, service de la session	229				229	3,079 01
Immigration et Colonisation	16	10	2		28	1,155 24
Affaires des Sauvages	13	1	1		15	791 64
Conseil des Recherches industrielles	2	1			3	133 80
Intérieur	134	46	3	1	184	8,681 72
Intérieur, Comm. de l'établissement des soldats	17	10			27	1,140 12
Assurance			1		1	33 36
Justice	21	11	5	1	38	1,504 20
Travail	8	13	1	3	25	681 24
Bibliothèque du Parlement			2	1	3	79 08
Marine et Pêcheries	1	1	3	1	6	185 28
Marine, central privé	104				104	2,704 08
Milice et Défense	20	9	3	2	34	1,723 44
Milice et Défense, central privé	194				194	5,693 64
Mines	26	11	1	1	39	1,727 40
Mines, central privé	36				36	935 64
Service Naval	3	1	1		5	214 56
Territoires du Nord-Ouest	1	2			3	85 20
Brevets	6	2	1		9	405 84
Comité du Fonds patriotique	1	3			4	102 60
Postes	44	9	5		58	2,830 80
Impressions et Papeterie	1	1			2	57 96
Impressions et Papeterie, central privé	49				49	1,578 36
Conseil Privé	7	2	5	2	16	588 96
Travaux publics	61	24	5	3	93	4,018 92
Commission d'Achats, central privé	12				12	570 48
Chemins de fer et Canaux	24	10	7		41	1,966 68
Commission des Chemins de fer	18	9	1		28	1,217 88
Royale gendarmerie à cheval	36	16	2	1	55	2,350 80
Secrétaire d'Etat	15	5	2	1	23	1,029 60
Rétablissement des soldats dans la vie civile	3		3	1	7	271 44
Rét. des soldats, central privé	134				134	3,756 00
Cour suprême	5	3	1	1	10	385 68
Commerce	19	11	2	1	33	1,337 64
	1,636	331	88	32	2,087	70,594 76

TERRE-NEUVE

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap Ray continue à être administrée comme auparavant, d'après un marché conclu avec la compagnie de Télégraphe Anglo-Américaine.

CAP-BRETON

Les diverses lignes, formant le réseau du Cap-Breton et comprenant des circuits télégraphiques et téléphoniques, ont été maintenues dans un état satisfaisant pendant l'année qui vient de s'écouler. Il n'y a pas eu de retards dans le trafic, attribués à des défectuosités des lignes. Il est regrettable d'avoir à constater une diminution dans le montant du trafic durant le dernier exercice financier; ceci est dû à l'état stagnant des affaires en général et plus spécialement à une exploitation bien moins active des mines de charbon et de l'industrie du bois de pulpe.

BAIE DE FUNDY

Les deux circuits télégraphiques et téléphoniques ont bien fonctionné pendant tout le cours de l'année dernière. Il n'y a eu que quatre interruptions dans les nombreux courts tronçons de câble qui forment partie de ce réseau, et les réparations nécessaires ont été faites à temps sans délai.

CHATHAM-ESCUMINAC

Cette ligne, qui a été construite en 1885 et mise en opération pour le télégraphe avec six bureaux sur son circuit, fonctionne maintenant comme ligne téléphonique avec trente-six bureaux.

ILES DE LA MADELEINE

Le ministère étudie actuellement le projet de réorganiser le service téléphonique sur ces îles.

ANTICOSTI

Les réparations ordinaires ont été faites pendant l'année. Malgré une température plutôt défavorable, à tout considérer le service de cette ligne n'a subi aucune interruption pendant la dernière saison. Les recettes ont presque doublé celles de l'année précédente.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT

La ligne de la côte nord du Saint-Laurent a été inspectée sur tout son parcours par les inspecteurs généraux. On a renouvelé plus de 900 poteaux et posé cinq cents étais. L'état de la ligne a été très satisfaisant.

LIGNES DE LA QUARANTAINE

Pendant la dernière saison, le service du réseau de la quarantaine s'est fait avec beaucoup de difficultés à cause de la rupture des câbles par les glaces. Dans tous les cas, néanmoins, les réparations nécessaires ont été faites dans le plus court délai possible. Pour ces réparations on a employé environ quatre milles de câble. Malgré les

fortes tempêtes de neige et de verglas, le service s'est fait d'une manière satisfaisante sur les lignes aériennes pendant toute l'année. Le trajet des lignes n'a pas été changé ni prolongé.

LIGNES DU COMTÉ DE QUÉBEC

Le renouvellement des poteaux sur ces lignes a été complété en septembre, et comme conséquence de cette reconstruction, le service a été considérablement amélioré.

TIMISKAMING

A part des réparations ordinaires, aucun ouvrage important n'a été fait sur ce réseau. Le service a été satisfaisant pendant toute l'année. Il n'y a pas eu d'installation de nouveaux bureaux, ni de changements dans leur localité.

ÎLE PELÉE

Du mois de juillet 1921 au mois de mars 1922 le service a été excellent sur le câble qui relie l'Ile Pelée à la terre ferme, mais après cette dernière date la débâcle des glaces a causé une rupture du câble du côté de Leamington par une pression constante sur une étendue de quatre milles.

SASKATCHEWAN

Le service des lignes dans cette province s'est fait d'une manière satisfaisante pendant toute l'année, de sorte qu'il n'y a rien d'important à mentionner. A tout considérer, les affaires ont été satisfaisantes et ne diffèrent pas de l'année précédente.

ALBERTA

Au commencement de l'année, des tempêtes d'une sévérité extraordinaire ont ravagé la région nord-ouest de l'Alberta et avarié considérablement nos lignes. Cependant les réparateurs par un travail ardu bien conduit ont pu rétablir le trafic sans retards sérieux. Par le fait d'avoir transporté le long du chemin public entre le Lac à l'Oignon et Edmonton la ligne qui se trouvait en plein champ, on a construit en neuf 5½ milles de ligne.

COLOMBIE BRITANNIQUE, LIGNES SUR TERRE FERME

Pendant le cours du dernier exercice financier, le service a été excellent sur tout le réseau de ces lignes.

On a construit les prolongements suivants:

Fairmont Springs jusqu'à Canal Flats..	18½	milles
Mt Olie jusqu'à Vavenhy..	35	"
Celistia jusqu'à Anglemont..	9	"
Lumby jusqu'à Sugar Lake..	34	"
Sorrente jusqu'à Blind Bay..	4	"
Campbell Range jusqu'à Robin Range..	12	"
Central de Slocan City..	1	"
	113½	"

ÎLE DE VANCOUVER

Le fonctionnement des différentes lignes formant le réseau de l'île de Vancouver a été généralement satisfaisant pendant tout le cours de l'année; il n'y a eu que très

peu d'interruptions, et chaque fois ces interruptions, soit sur les lignes aériennes ou les câbles ont été remédiées le plus promptement possible et avec la plus grande économie.

LIGNES DU YUKON

Le service de la ligne principale a été satisfaisant sous tous les rapports pendant toute l'année.

On a fait des réparations générales dans différentes parties de cette ligne, mais seulement aux endroits où c'était absolument nécessaire.

Les lignes suivantes ont été construites durant le cours du dernier exercice financier:

Kelley's Lake jusqu'à Canoe Lake..	47 milles
100 Mile House jusqu'à Canin Lake..	23 "
François Lake jusqu'à Cotsa Lake..	60 "
	130 "

La diminution des affaires en général et l'arrêt de l'exploitation de plusieurs mines situées le long de ces lignes ont fait baisser considérablement le montant du trafic.

VAISSEAU-CÂBLE *"Tyrian"*

Itinéraire du vaisseau du 1er avril 1921 au 31 mars 1922

1921

1er avril au 14 mai—Le bateau est dans le bassin à Halifax, N.-E.

15 mai —Dimanche.

16 " —Ordres reçus de réparer le câble à Scatarie. La brume et la pluie ont empêché d'ajuster le compas.

17 " —Essai des compas et départ pour Scatarie.

18 " —Arrivée à Scatarie; câble réparé et départ pour North Sydney pour faire du charbon.

19 " —Arrangements faits pour se procurer du charbon.

20 " —Après s'être approvisionné de charbon et d'eau, le bateau part pour l'Ile-aux-Grues, P.Q.

21 et 22 mai—En mer.

23 mai —Ancré à Saint-Jean, Ile d'Orléans. Forte tempête.

24 " —Embarquement de M. Pouliot, le surintendant de district et descente à l'Ile-aux-Grues.

25 au 27 mai—Réparations au câble Ile-aux-Grues-Montmagny.

27 mai —Le bateau s'est rendu à Saint-François pour réparer le câble de l'Ile-aux-Reaux.

28 au 30 mai—Réparations au câble Saint-François-Ile-aux-Reaux.

1er juin —Débarquement de M. Pouliot à Saint-Jean; embarquement de quatre bobines de câble et départ pour Québec.

2 " —Disposer tout ce qui est nécessaire pour expédier un nœud de câble à Leamington, Ont.

3 " —Enroulement du câble ci-haut mentionné.

4 " —Expédition d'une bobine de câble par chemin de fer, approvisionnement d'eau, etc.

5 " —Dimanche.

6 " —Départ pour le quai de l'Ile-aux-Grues et enlèvement du vieux câble de Montmagny.

7 " —Le bateau se rend à Saint-François et y débarque le câble ci-dessus mentionné.

8 " —Continue à l'Ile-aux-Coudres pour réparer le câble en cet endroit et part pour mettre en bon état le câble de l'Ile Bryon.

9 " —En mer.

10 " —Arrivée à la Grosse-Ile, Iles de la Madeleine.

11 au 16 juin—Réparations au câble de l'Ile Bryon.

16 juin —Se rend à la baie Saint-Laurent pour réparer le câble de l'Ile Saint-Paul.

17 au 21 juin—Réparations au câble de l'Ile Saint-Paul.

22 au 24 juin—Transporte du charbon de Neils Harbour à la baie Saint-Laurent.

25 juin —Se rend à l'Ile d'Entrée, répare le câble et part pour Gaspé, P.Q.

26 " —Dimanche; ancré à Gaspé.

27 " —Traverse à la Pointe-Sud d'Anticosti et fait des réparations au câble.

28 " —Retourne à Gaspé pour y attendre des ordres.

30 " —Ordres reçus de relever le restant du câble à Longue Pointe.

1921

1er juillet—Départ pour la baie Mechastic, Anticosti.
2 au 7 juillet—Relève ce qui reste de câble à Longue Pointe.
8 juillet —Départ pour Gaspé.
9 " —Départ pour Pictou, avec instructions de poser un nouveau câble de Pictou à l'île de Pictou, N.-E.
10 au 14 juillet—Pose du câble ci-haut mentionné.
15 juillet —Ancré à Pictou, N.-E.
16 " —Départ pour North Sydney.
17 " —Dimanche. Information d'une rupture du câble à Grand Bras d'Or.
18 " —Réparations à ce câble.
19 " —Départ pour Halifax, N.-E.
20 " —Arrivée à Halifax.
21 juillet au 9 août—Réparations au bateau.

10 août —Départ pour Tancook, N.-E.
11 et 12 août—Réparations au câble Tancook.
13 août —Voyage à l'île du Cap Negro. Réparations au câble.
14 " —Voyage à l'île Half Moon.
15 et 16 août—Réparations au câble de l'île Half Moon.
17 août —Départ pour Petit Passage et inspection du câble.
18 " —Continue jusqu'au câble de Gannet Rock.
19 au 24 août—Réparations au câble de Gannet Rock.
24 août —Réparations au câble de Hay Island et départ pour Duck Island.
25 " —Réparations au câble de Duck Island et départ pour East Port, Maine.
26 " —Approvisionnement d'eau potable. Enlève la hutte du câble à Chocolate Cove pour la transporter à Cummings Cove.
27 " —Embarque la hutte de Wilsons Beach à bord pour l'employer ailleurs.
28 " —Dimanche. Se rend à Flaggs Cove et part pour Grand Passage.
29 " —Pose d'une nouvelle boîte de câble et connexions nouvelles effectuées à Long Island à l'extrémité du câble de Grand Passage.
30 " —Brume épaisse.
31 " —Voyage à Seal Island, N.-E.

1er au 6 sept.—Réparations au câble de Seal Island.
7 sept. —Départ pour Halifax, N.-E.
8 " —Arrivée à Halifax.
9 " —Réparations au câble de l'île Lawlor.

4 déc. —En route pour réparer le câble Eastport-Campobello.
5 " —Le bateau se réfugie à Woods Harbour.
6 " —Violente tempête.
7 " —Bourrasque de neige.
8 " —Départ pour Welchpool, N.-B.
9 " —Arrivée à Welchpool.

10 au 13 déc.—Réparations au câble Eastport-Campobello.
14 déc. —Voyage à Seal Cove, Grand Manan et réparations au câble de l'île Big Wood.
15 " —Départ pour Halifax.
16 " —Arrivée à Halifax.
17 " —Se rend au quai Furness et prend à bord cinq nœuds de câble neuf pour eau profonde.
28 " —Voyage pour aller réparer le câble de l'Ile Saint-Paul.
29 " —Arrivée à North Sydney.
30 " —Une bourrasque de vent et de neige a retardé l'approvisionnement du charbon.

1922

6 janvier —L'approvisionnement de charbon est complété.
7 " —Départ pour l'Ile Saint-Paul. Il rencontre un brouillard de neige et rebrousse chemin.
8 " —En route pour l'Ile Saint-Paul. La grosse mer empêche d'atterrir, et le bateau revient à North Sydney.
9 " —Les glaces commencent à se former dans le port.
10 " —Tempête de neige.
11 " —Les glaces s'accumulent de plus en plus.
12 " —Forte tempête de vent.
13 " —Abandonne l'ouvrage pour la présente saison et fait route pour Halifax. Se réfugie à Louisbourg pour la nuit.
14 " —Continue sa route et arrête à White Head pour la nuit.
15 " —Arrivée à Halifax.
17 " —Ordre reçu de réparer le câble impérial au large de Halifax.
19 janv. au 7 fév.—Réparations au câble ci-haut mentionné.

8 fév. au 31 mars—A Halifax.

Manutention du câble à bord du "Tyrian" pour la saison de 1921 et 1922

CÂBLE EN EAU PROFONDE

Date		Nœuds	Nœuds
1921			
1er avril	—Câble en main..	7·30	....
16 mai	—Posé à l'Ile Scatarie..	....	1·16
27 "	—Posé à Montmagny, P.Q..	....	2·66
3 juin	—Expédié à Leamington, Ont..	....	1·00
8 "	—Posé à l'Ile-aux-Coudres, P.Q..	....	0·10
16 "	—Relevé à l'Ile Bryon..	4·10	....
18 "	—Relevé à l'Ile Saint-Paul..	0·50	....
	—Posé à l'Ile Saint-Paul..	....	0·78
8 juillet	—Relevé à Longue-Pointe..	6·57	....
	—Câble réduit en petits bouts pour être mis dans la chaloupe..	....	0·47
14 "	—Posé à l'Ile de Pictou, N.-E..	....	6·10
13 août	—Posé à l'Ile du Cap-Negro..	....	0·50
16 "	—Posé à l'île Half Moon..	....	0·80
23 "	—Posé à Gannet Rock..	....	0·44
5 sept.	—Relevé à Seal Island, N.-E..	2·13	....
6 "	—Posé à Seal Island..	....	2·59
	—Condamné..	....	0·10
13 déc.	—Posé à Eastport-Campobello..	....	0·50
14 "	—Posé à l'île Big Wood, N.-B..	....	0·20
19 "	—Reçu nouveau câble..	5·00	....
1922			
31 mars	—Câble en main..	....	5·00
		25·60	25·60

OUVRAGE SUR LE BATEAU

Date		Nœuds	Nœuds
1921			
18 mai	—Câble en main..	0·95	....
1er juin	—Posé à Saint-François-Ile-aux-Reaux..	....	0·75
18 "	—Relevé à l'Ile Saint-Paul..	....	0·75
14 juillet	—Relevé à Longue-Pointe..	0·72	....
17 août	—Posé à Tancook..	....	1·00
		1·75	1·75

CÂBLE D'ATTERRISSEMENT

Date		Nœuds	Nœuds
1921			
1er avril	—Câble en main..	1·25	....
14 juillet	—Relevé à Longue-Pointe..	0·25	....
	—Posé à l'île de Pictou..	....	0·45
13 déc.	—Posé à Eastport-Campobello..	....	0·90
1922			
31 mars	—Câble en main..	....	0·15
		1·50	1·50

CÂBLE À QUATRE ÂMES

31 mars	—Câble en main..	1·19	....

CÂBLE À DEUX ÂMES

31 mars	—Câble en main..	1·37	....

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

Par E. T. Smith, percepteur des revenus des Travaux publics

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1922, les recettes provenant des travaux publics ont été les suivantes:

Glissoirs et estacades	$ 297 31
Bassins de radoub	112,193 55
Bateaux passeurs	2,092 00
Loyers et ventes	171,275 21
	$285,858 07

Les recettes ont dépassé de $12,641.27 celles de l'année dernière, mais le montant perçu a diminué de $80,955.32. Ce déficit dans la perception des revenus provient de certains comptes contestés; on en trouvera l'explication plus loin au chapitre des loyers.

Les recettes des glissoirs et estacades ont été de $297.31, soit $49.45 de moins que l'année précédente. Le revenu des bassins de radoub a été de $46,275.40 de plus qu'en 1920-21. Les recettes des bateaux passeurs ont aussi augmenté de $53.00. Les ventes et loyers ont produit $33,637.68 de moins que l'année précédente.

La perception a été de $200,805.10, ce qui accuse une diminution de $80,955.32; on trouvera l'explication de ce déficit au chapitre de chaque item.

On a enlevé au ministère l'entretien et l'exploitation des glissoirs et estacades des districts d'Ottawa, du Saint-Maurice et du Saguenay. Dans le premier cas, le bail prévoit que les locataires devront rembourser au gouvernement, à son échéance tout surplus provenant des droits perçus, après que les frais d'entretien et d'exploitation auront été payés. Les droits sont fixés par un arrêté en Conseil.

Les comptes de la compagnie à qui on a loué les ouvrages de la rivière Saint-Maurice ont été examinés soigneusement, afin de contrôler le montant des dépenses et des recettes, mais comme le règlement des sommes dues au ministère en vertu de ce bail, ne doit s'effectuer qu'à son échéance (25 ans), ce serait une perte de temps que de continuer à s'occuper de cette phase de la transaction.

Dans le district du Saguenay, la compagnie de pulpe de Chicoutimi a exploité les ouvrages depuis quatre ans. Comme on s'est aperçu que le coût de l'exploitation dépasse de beaucoup les recettes, on a permis à la compagnie d'administrer la propriété du gouvernement, à la condition de la maintenir en assez bon état pour subvenir aux besoins du trafic.

Dans le district d'Ottawa, le bail ne permet à la compagnie que de prélever des droits suffisants pour l'entretien, les réparations et l'exploitation des ouvrages, d'année en année En conséquence, à l'expiration du bail, il n'y aura aucun surplus, payable au gouvernement, comme dans le cas des ouvrages de la rivière Saint-Maurice Le bail des ouvrages de la rivière Gatineau exige que les locataires remboursent au gouvernement 90 pour cent du surplus des recettes sur les dépenses d'entretien et d'exploitation.

On trouvera une analyse des variations des recettes aux différents chapitres suivants.

GLISSOIRS ET ESTACADES

DISTRICT D'OTTAWA

Afin que ce rapport contienne une explication bien claire des comptes de recettes des ouvrages publics sous mon contrôle, à la fin de l'année, il est nécessaire de répéter ce que j'ai déjà dit si souvent dans les rapports précédents, qu'il apparaît encore dans nos livres des montants considérables dûs pour le paiement des droits de glissoirs et d'estacades Ces montants se sont accumulés pour la plus grande partie avant le 1er juillet 1889, alors que la perception des revenus fut transportée au ministère des Travaux publics On a recommandé au Conseil privé de biffer presque toutes ces sommes de nos livres, mais l'autorisation voulue n'a pas encore été accordée.

La balance des montants dûs antérieurement au 1er juillet 1889, alors que le ministère des Travaux publics a été chargé de la perception des droits, était de $56,805.65.

Montants dus pour l'année 1889-90..	$6,903 05
" " 1890-91..	28 42
" " 1892-93..	379 80
" " 1896-97..	196 71
" " 1903-04..	637 37
Total des sommes non encore perçues..	$8,145 35

Ce montant accuse une diminution de $1,016.26 sur les derniers chiffres mentionnés dans le dernier rapport; la différence a été biffée pour régler certaines réclamations. nous avons pris les mesures nécessaires pour biffer ce montant.

Si l'on excepte un compte de $28.42, que l'on devra biffer, comme je l'ai déjà mentionné, on a perçu tous les droits accrus pour le district d'Ottawa, depuis que j'en ai assumé la charge, en 1889.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE

Le montant de droits dus lorsque j'ai pris la charge de ce district n'a pas varié et est encore de $14,690.73.

Au 31 mars 1922, il y avait encore une balance de $15,113.35 due en vertu du bail accordé à la *St. Maurice River Boom & Dredging Co., Limited,* pour les ouvrages de ce district. Le différend qui s'était produit au sujet de cette somme ayant été réglé, nous avons pris les mesures nécessaires pour biffer ce montant.

DISTRICT DE NEWCASTLE

Les montants dus étaient de $297.31 et ils ont tous été perçus. Les arrérages n'ont pas diminué et sont encore de $3,556.89. Le ministère a gardé le contrôle de ces ouvrages, dont le coût n'est pas considérable parce que le débit de l'eau est réglé par les autorités du canal, et il serait pour le moins embarrassant d'en confier la direction aux commerçants de bois, comme dans les autres districts.

BASSINS DE RADOUB

ESQUIMALT

Les recettes réalisées pendant le dernier exercice financier ont été de $30,657.23, soit $4,403.93 de plus que l'année précédente. Le bassin a été occupé pendant 69 jours, et les bateaux qui y sont entrés avaient un tonnage total de 150,134 tonnes.

CHAMPLAIN

Ce bassin est exploité par le ministère depuis le 1er mai 1921. Les recettes perçues jusqu'au 31 mars 1922 ont été de $40,408.93. Il a été occupé pendant 254 jours de la saison de navigation, par 21 bateaux ayant un tonnage total de 42,532 tonnes, dont trois appartenaient au gouvernement canadien. Pendant l'hiver 1921-22, le bassin a été occupé par les bateaux *McKinstry, Narragansett, Glenellah, Bellechasse, Eureka, Rouville,* et les dragues *International et Progress,* ainsi que par le remorqueur *Witherbee.*

LORNE

Pendant l'exercice financier, les recettes ont été de $33,587.39, soit $1,978.39 de plus que l'année précédente. Le bassin a été occupé pendant 170 jours de la saison de navigation, par 14 bateaux ayant un tonnage total de 30,991 tonnes, dont trois étaient des vaisseaux du gouvernement. Pendant l'hiver de 1921-22, le bassin a servi à l'hivernage du steamer *John S. Thom* et de la grue flottante *Q.H.C.*

KINGSTON

En vue de la dépression générale dans la construction des bateaux, on a décidé de continuer pendant une période additionnelle de quatre années, à compter du 1er mai 1920, le loyer réduit à $5,000, en 1918. Le prix du loyer a été payé.

CALE DE HALAGE DE SELKIRK

Pendant le dernier exercice financier, les recettes ont été de $2,540, soit $515.85 de moins que pendant l'exercice précédent. La cale de halage a été occupée pendant 94 jours, par 21 bateaux dont le tonnage total est de 3,534 tonnes. Cinq de ces bateaux appartiennent au gouvernement et ont occupé la cale de halage pendant 21½ jours.

LOYERS ET VENTE

Au cours de l'année 1921-22, les recettes provenant des loyers et des ventes ont été de $171,275.21, ou $33,637.68 de moins que pendant l'année précédente. Les sommes perçues ont été de $86,221.24, ou $117,182.43 de moins que pendant l'exercice précédent. Les comptes sont dans l'état suivant:

Balance due pour les années passées.		$ 14,712 90
Montant accumulé pendant l'année terminée le 31 mars 1922. .		171,275 21
		$185,988 11
Montant perçu.	$86,221 24	
Montant biffé.	4,659 42	
Balance, 31 mars 1922.	95,107 45	
		$185,988 11

Une explication semble nécessaire au sujet des sommes qui n'ont pas été perçues. Au compte des loyers des pouvoirs hydrauliques, un item de $275.00 est en suspens depuis plusieurs années; deux acomptes de $12.50 et $1.00 ont été payés depuis; une somme de $3.00 est due au sujet d'un bail qui été annulé, et un montant de $1.00 ne pourra jamais être perçu. Il y a aussi une balance de $10,600.62 au sujet du pont de Dunnville et de la route de Dundas à Waterloo, qui a été transférée au ministère des Travaux publics, par le ministère du Revenu de l'Intérieur, en 1909. Ces deux item datent de plusieurs années et je ne crois pas qu'on nous en ait jamais donné les détails; d'après ce que je puis en juger ils sont d'une valeur très douteuse. Il y a un item

de $62,500 qui ne sera payable que le 1er décembre prochain, en vertu d'un arrangement conclu après la clôture de l'exercice financier. Un autre item de $5,000 a été employé pour régler une contre réclamation, d'après une décision du ministère de la Justice. Deux autres item, de $13,117.50 et de $900 respectivement, ont été payés depuis la fin de l'exercice financier. Il ne reste donc qu'une balance de $4,696.83, dont un grande partie a été payée depuis.

Les comptes qui ont été biffés, au montant de $4,659.42, sont presque entièrement composés de commissions accordées aux agents et de sommes affectées à l'entretien des propriétés expropriées à Toronto et ailleurs.

En toute justice il faut avouer que dans l'administration de ces propriétés, l'on rencontre de sérieux obstacles, qui empêchent d'obtenir des résultats aussi favorables que les particuliers qui exploitent des propriétés semblables. Ces derniers peuvent accorder des termes, des baux à longue échéance, etc., à leur gré, mais, dans la plupart des cas, nous ne pouvons pas donner de garantie pour plus de trente et un jours, parce que nous ne connaissons pas le moment où le gouvernement aura besoin de ces propriétés. C'est pourquoi nous ne pouvons pas espérer obtenir d'aussi bons résultats que les particuliers qui peuvent accorder des baux pour une ou plusieurs années. Ces conditions sont la cause que nos agents ont beaucoup de difficultés à garder de bons locataires.

Le tableau suivant donne un sommaire des loyers perçus pour les propriétés publiques, pendant l'année terminée le 31 mars 1922:

Loyers des pouvoirs hydrauliques et autres	$ 3,491 50
Ottawa, rue Sussex	2,640 00
" édifice Egan	495 08
" rue Wellington nord	17,271 64
Toronto, emplacement du bureau de poste	13,295 43
Province du Manitoba	110 00
Victoria, Esquimalt, C.-B., etc	2,904 50
Emplacements d'édifices publics	39,968 36
Loyers divers	3,163 23
Loyers d'outillage	1,692 00
Ventes et intérêts	1,189 50
	$86,221 24

BATEAUX PASSEURS

Le 31 mars 1921, la balance des sommes dues était de $1,924.62. Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1922, les droits ont été de $2,092.00, et l'on a perçu $2,093.00, ce qui laisse une somme de $1,923.62 à percevoir. Depuis, on a perçu un montant de $50.00 et l'on a découvert qu'un item de $25.00 n'aurait pas dû être chargé. Le reste est composé de vieux comptes datant de plusieurs années avant que le ministère n'ait pris la charge de ce service.

Les tableaux suivants indiquent les revenus des Travaux publics pendant l'année terminée le 31 mars 1922 et établissent une comparaison avec l'année précédente. Ils donnent aussi les détails des recettes des bassins de radoub d'Esquimalt, Lorne et Champlain, de Lévis, et de la cale de halage de Selkirk, Man., ainsi que les revenus de la division des bateaux passeurs.

TABLEAU DU REVENU des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1922, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1921, et les montants de perception desdits comptes.

—	Année terminée le 31 mars 1922	Année terminée le 31 mars 1921	Augmentation, 1922	Diminution, 1922
Glissoirs et estacades—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa	....	....	....	....
District du St-Maurice	....	....	....	....
District de Newcastle	297 31	346 76	....	....
Diminution $49.45	297 31	346 76	....	49 45
Bassins de Radoub—				
Esquimalt, C.-B.	30,657 23	26,253 30	4,403 93	
Kingston, Ont.	5,000 00	5,000 00		
Lévis, P.Q. (Champlain)	40,408 93	....	40,408 93	
Lévis, P.Q. (Lorne)	33,587 39	31,609 00	1,978 39	
Selkirk, Man.	2,540 00	3,055 85	....	515 85
Augmentation nette $46,275 40	112,193 55	65,918 15	46,791 25	515 85
Passages d'eau	2,092 00	2,039 00	53 00	
Loyers et ventes—				
Loyers des pouvoirs hydrauliques	3,459 00	3,461 00	....	2 00
Menus travaux publics	26 00	26 00	....	....
Autres propriétés publiques	167,790 21	201,425 89	....	33,635 68
Diminution $33,637.68	171,275 21	204,912 89	....	33,637 68
Accru—				
Droits de glissoirs et estacades	297 31	346 76	....	49 45
Bassins de radoub	112,193 55	65,918 15	46,275 40	
Passages d'eau	2,092 00	2,039 00	53 00	
Loyers et ventes	171,275 21	204,912 89	....	33,637 68
Augmentation $12,641.27	285,858 07	273,216 80	46,328 40	33,687 13
Perçu—				
Droits de glissoirs et estacades	297 31	5,873 41	....	5,576 10
Bassins de radoub	112,193 55	65,918 15	46,275 40	
Passages d'eau	2,093 00	2,009 67	83 33	
Loyers et ventes	86,221 24	203,403 67	....	117,182 43
Montant remboursé	....	4,555 52	....	4,555 52
Diminution $80,955.32	200,805 10	281,760 42	46,358 73	127,314 05

ETAT ANNUEL du revenu provenant des traversées pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922

Passages d'eau	Balance 22 juillet 1918	Balance 31 mars 1921	Accumulé pendant l'année	Revenu pour	Déposé au crédit du receveur général.	Balance
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Hull	1,736 79					1,736 79
St-Clair Station et Lot Kent	45 83					45 83
St-Leonard et Van Buren	30 00					30 00
Edmunston et Maine	20 00					20 00
Pembroke et Allumette (vieux)	1 00					1 00
Buckingham et Cumberland (vieux)	15 00					15 00
Rockliffe et Pointe Gatineau			1,630 00	Mai. 1921	382 50	
				Janv. 1922	765 00	
				Mars 1922	382 50	
Ile Walpole et Algomac, Mich			2 00	Avr. 1921	1 00	
				Mars 1922	1 00	
Fort Erie et Buffalo		50 00	50 00	Juin 1921	50 00	50 00
Sault Ste-Marie			100 00	Avril 1921	100 00	
Calumet et l'Orignal			25 00	Juin, 1921	25 00	
Courtwright et St-Clair			10 00	Fév. 1922	10 00	
Rainy R., Baudette et Spooner			75 00	Avril, 1921	25 00	
				Janv. 1922	50 00	
Brockville et Morristown, N.Y			1 00	Juin, 1921	1 00	
Sand Point et Norway Bay			5 00	Juil. 1921	5 00	
Buffalo et Point Abinot			50 00	Juin, 1921	50 00	
Buckingham et Cumberland			10 00	Avril, 1921	5 00	
				Mars, 1922	5 00	
Walkerville et Detroit			1 00	Mai, 1921	1 00	
Fassett et St-Thomas d'Alfred			10 00	Avril, 1921	5 00	
				Juil. 1921	5 00	
Pembroke et Allumette			13 00	Juin, 1921	130 00	
Campbellton et Cross Point			10 00	Juin, 1921	10 00	
Niagara et Youngstown			10 00	Juil. 1921	30 00	
Prescott et Ogdensburg		1 00	1 00	Juin, 1921	2 00	
Fort Francis et International Falls		25 00				25 00
Port Lambton et Roberts Landing			2 00	Avril, 1921	1 00	
				Déc. 1921	1 00	
Rainy River et Spooner			50 00	Fév. 1922	50 00	
	1,848 62	76 00	2,092 00		2,093 00	1,923 62

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

ETAT des droits et autres impôts perçus au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1922

Nom des navires entrés au bassin	Tonnage	Période passée au bassin — Du	Période passée au bassin — Au	Droits de bassin	Autres droits	Total
		1921	1921	$ c.	$ c.	$ c.
SS. "Canora"	2,382	22 avril	30 avril	1,825 00	46 20	1,871 20
SS. "Canadian Winner"	5,492	2 mai	2 mai	200 00	3 00	203 00
SS. "El Lobo"	4,800	9 "	11 "	680 00	12 00	692 00
SS. "Canadian Highlander"	5,496	14 "	16 "	746 90	25 80	772 70
SS. "Princess Charlotte"	3,844	26 "	27 "	200 00	1 20	201 20
SS. "Amur"	907	30 "	31 "	290 70	8 40	299 10
SS. "Canadian Inventor"	8,965	6 juin	13 juin	4,650 00	33 00	4,683 00
SS. "Canadian Exporter"	5,498	13 juil	14 juil	200 00	2 40	202 40
SS. "Canadian Importer"	5,498	30 juil	1 août	200 00	4 20	204 20
SS. "Canadian Prospector"	5,492	13 août	15 août	200 00	4 20	204 20
SS. "City of Vancouver"	5,697	10 sept	11 sept	200 00	3 60	203 60
SS. "Caddo"	6,329	16 sept	28 sept	5,465 00	290 20	5,755 20
SS. "Canadian Importer"	5,500	4 oct	5 oct	750 00	....	750 00
SS. "Arizonian"	8,723	6 oct	15 oct	7,480 00	307 20	7,787 20
SS. "City of Victoria"	5,697	19 oct	20 oct	200 00	18 00	218 00
SS. "El Lobo"	4,800	11 nov	12 nov	200 00	7 20	207 20
SS. "Princess Louise"	4,042	29 nov	30 nov	200 00	17 40	217 40
SS. "Amur"	907	5 déc	11 déc	550 00	106 80	656 80
SS. "Canadian Importer"	5,500	12 déc	16 déc	850 00	40 20	890 20
SS. "Margaret Coughlin"	5,825	16 déc	17 déc	200 00	47 40	247 40
		1922				
SS. "Canadian Traveller"	5,492	9 janv	11 janv	474 60	75 60	550 20
SS. "Canadian Winner"	5,492	14 janv	18 janv	849 52	114 00	963 52
SS. "Arizonian"	dépenses du nettoyage du bassin				153 25	153 25
SS. "Canadian Scottish"	5,333	14 fév	15 fév	546 66	3 60	550 26
SS. "Canadian Inventor"	5,500	18 fév	19 fév	200 00	8 40	208 40
SS. "Canadian Prospector"	5,460	9 mars	10 mars	200 00	3 00	203 00
SS. "Canadian Freighter"	5,492	13 mars	14 mars	200 00	2 40	202 40
SS. "Romulous"	5,707	14 mars	15 mars	200 00	3 00	203 00
SS. "Talaralite"	2,631	16 mars	17 mars	200 00	2 40	202 40
SS. "Admiral Faragut"	2,141	20 mars	24 mars	648 40	27 60	676 00
SS. "Canadian Transporter"	5,492	24 mars	25 mars	474 60	4 20	478 80
	150,134			29,281 38	1,375 85	30,657 23

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS (LORNE)

ETAT des droits et autres impôts perçus au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1922

Nom des navires entrés au bassin	Tonnage	Période passée au bassin		Droits de bassin	Autres droits	Total
		Du	Au			
		1921	1921	$ c.	$ c.	$ c.
SS. "John S. Thom"	....	Hiver	nage.	1,000 00	....	1,000 00
SS. "Keyingham"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Mapledawn"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Alice"	....	Hiver	nage	606 00	....	606 00
SS. "Keyingham"	3,656	25 mai....	23 juin....	5,815 00	28 25	5,843 25
SS. "Vetch"	2,202	13 juil.....	17 juillet..	1,344 64	80 00	1,424 64
SS. "Mapledawn.."	2,404	25 juin....	12 juillet..	2,198 75	17 50	2,216 25
SS. "Rygja"	3,600	17 juillet..	19 juillet..	892 50	....	892 50
SS. "Rapids King"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Cartier...."	556	27 avril...	3 mai....	500 00	....	500 00
SS. "Arctic"	762	27 avril...	19 mai....	1,620 00	....	1,620 00
SS. "Rapids King"	1,801	22 juillet..	25 août...	3,030 00	81 75	3,111 75
SS. "Aranmore"	1,170	20 août...	25 août...	374 00	....	374 00
SS. "Beaverton"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Mackinonge"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Mapleheat"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Innerton"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Beaverton"	2,012	16 août...	25 août...	2,748 50	10 50	2,759 00
SS. "Innerton"	5,276	17 sept....	8 oct.....	5,202 50	7 50	5,210 00
SS. "Loose"	356	16 août...	20 août...	400 00	....	400 00
SS. "Canadian"	2,214	5 nov....	23 nov....	2,340 50	....	2,340 00
SS. "Gyp"	3,290	23 nov....	26 nov....	552 50	4 50	557 00
SS. "John S. Thom"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Q.H.C. Crane"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Champlain"	....	Hiver	nage......	700 00	....	700 00
SS. "Mapleheat"	1,692	17 oct.....	5 nov....	2,010 00	22 50	2,032 50
SS. "Canadian Commander"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
	30,991			33,334 89	252 50	33,587 39

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS (CHAMPLAIN)

ETAT des droits et autres impôts perçus au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1922

Nom des navires entrés au bassin	Tonnage	Période passée au bassin		Droits de bassin	Autres droits	Total
		Du	Au			
		1921	1921	$ c.	$ c.	$ c.
SS. "Canadian"	2,214	6 mai	7 mai	364 50	....	364 50
SS. "Canadian Sower"	2,069	17 juin	20 juin	576 56	....	576 56
SS. "Mapleton"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Mapleton"	1,781	2 juillet	14 juillet	1,194 00	....	1,194 00
SS. "Vela"	3,589	16 juillet	18 juillet	941 36	....	941 36
SS. "Canadian Miner"	1,766	18 juillet	21 juillet	503 84	....	503 84
SS. "Canadian Settler"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Canadian Raider"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Mapledawn"	2,404	15 juillet	18 juillet	1,733 75	....	1,773 75
SS. "Vilnmount"	1,799	23 juillet	29 juillet	578 00	6 00	584 00
SS. "Montcalm"	1,432	24 mai	28 mai	550 00	10 00	560 00
SS. "Lady Grey"	733	24 mai	28 mai	500 00	....	500 00
SS. "Bayfield"	276	20 juin	22 juin	160 00	80 00	240 00
SS. "Canadian Challenger"	....	Eau	fournies.	....	30 00	30 00
SS. "Canadian Raider"	3,384	8 août	11 août	580 00	3 50	583 50
SS. "Canadian Settler"	3,548	11 août	25 août	2,995 00	72 00	3,067 00
SS. "J. A. McKee"	2,158	26 août	30 août	597 92	....	597 92
SS. "Narragansett"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Manoa"	....	Droits	d'entreé.	200 00	....	200 00
SS. "Kamarina"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Thunder Bay	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Hamilton"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Sheba"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Maplehurst"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "McKinstry"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Glenellah"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Sheba"	2,268	7 sept	13 sept	868 75	7 50	876 25
SS. "Canadian Sapper"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Maplehurst"	1,297	7 sept	1 oct	2,010 00	15 00	2,025 00
SS. "Canadian Sapper"	2,800	4 oct	6 oct	248 00	80 00	328 00
Bge. "Geo. T. Davie"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Thunder Bay"	1,869	11 août	22 oct	8,958 00	....	8,958 00
SS. "Hamilton"	1,613	11 août	22 oct	7,994 00	....	7,994 00
Bge. "Geo. R. Davie"	680	22 oct	16 nov	1,180 00	....	1,180 00
SS. "Edmonton"	1,982	18 nov	29 nov	1,566 25	....	1,566 25
SS. "Kenora"	1,955	18 nov	29 nov	1,559 50	....	1,559 50
H.M.S. "Wistaria"	915	22 oct	19 nov	1,620 00	25 50	1,645 50
	42,532			40,079 43	329 50	40,408 93

BASSIN DE RADOUB À SELKIRK, MAN.

ETAT des droits et autres impôts perçus au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1922

Nom des navires entrés au bassin	Tonnage	Période passée au bassin		Droits de bassin	Autres droits	Total
		Du	Au			
		1921	1921	$ c.	$ c.	$ c.
"Wolverine"	278	1 avril	30 avril	117 00	....	117 00
"Wolverine"	278	1 mai	6 mai	22 50	....	22 50
"Idell"	54	7 mai	12 mai	110 00	....	110 00
"Rocket"	56	13 mai	17 mai	100 00	....	100 00
"Amisk"	32	17 mai	21 mai	110 00	....	110 00
"Goldfield"	56	17 mai	21 mai	110 00	....	110 00
"Grand Rapids"	438	13 juin	13 juin	87 60	....	87 60
"Fort Alexander"	316	25 juillet	30 juillet	173 80	....	173 80
"Wolverine"	278	9 août	10 août	69 50	....	69 50
"Bradbury"	476	15 août	31 août	737 80	....	737 80
"Tempest"	75	2 sept	6 sept	70 00	....	70 00
"Daisy"	58	2 sept	6 sept	70 00	....	70 00
"Roddy S."	56	7 sept	13 sept	130 00	....	130 00
Barge "Alexandra"	....	16 sept	22 sept	130 00	....	130 00
"Vaughan"	134	6 oct	7 oct	50 00	....	50 00
Coal Barge	....	7 oct	11 oct	90 00	....	90 00
"Peguis"	39	14 oct	15 oct	50 00	....	50 00
"Wolverine"	278	26 oct	28 oct	83 40	....	83 40
"Victor"	26	29 oct	31 oct	50 00	....	50 00
"Phyllis Williams"	164	2 nov	4 nov	90 00	....	90 00
Drague "No. 201"	442	5 nov	5 nov	88 40	....	88 40
	3,534			2,540 00	....	2,540 00

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

Par A. G. Kingston, comptable en chef

PARTIE I

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
EDIFICES PUBLICS									
Nouvelle-Ecosse									
Amherst, manège militaire, nivellement, etc.	3,837 03								3,837 03
" bureau de poste		1,339 80		858 85	580 15	591 72	30 86		3,401 38
Annapolis, laboratoire entomologique	32 96								32 96
" bureau de poste	15,391 03	409 96		1,633 85	478 14	117 41	32 66		18,063 05
" " (temporaire)		38 72	275 00	18 50					332 22
Antigonish, bureau de poste, etc.		379 65	3 10	890 80	622 80	285 58			2,181 93
Arichat, "		362 60		205 38	362 00	133 85			1,063 83
Baddeck, "		443 45		775 90	492 50	11 70			1,723 55
Bridgewater, "		77 17		876 05	450 37	3 70			1,407 29
Canso, "		847 38		898 40	614 25	423 09	20 00		2,803 12
Dartmouth, arsenal		271 68							271 68
" bureau de poste (vieux)		217 58					27 00		244 58
" " (nouveau)				893 25	873 89	497 05	40 00		2,304 19
Digby (Warne B.) bur. de l'insp. des Pêcheries			200 00						200 00
" bureau de poste		625 21	50 00	861 19	515 01	409 68	80 00		2,541 09
Glace Bay, bureau de poste		154 79		1,080 00	843 77	228 18	33 00		2,339 74
Guysborough "		774 10		317 22	556 50	428 50			2,076 32
Halifax (Bellevue B.) bureau des Archives	2,980 42	4,729 73	196 30	2,305 15	1,637 41	0 50			11,849 51
" Douane	2,253 61	976 88	22 04	7,329 73	3,199 17	525 28	590 70	119 28	15,016 69
" Analyste du Dom. 52 Bedford Row		356 29	1,350 00						1,706 29
" entrepôt de vérification				1,010 49	77 25	105 68			1,193 42
" (édifice Heslin) ministère des Pêcheries		143 20	1,576 40						1,719 60
" bâtisse d'immigration		766 16							766 16
" bureau d'immigration		216 97							216 97
" Lawlor's Isld. Station de quarantaine	52,952 01	376 65			1,057 80				54,386 46

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin									
Halifax, bureau de poste	2,098 31	1,311 18		9,858 50	3,281 82	2,638 24	567 17	514 76	20,269 98
" édifice public "Rockhead		1,653 87		243 80	1,090 21	13 37			3,001 25
" Bisset storage, 153 rue Lower Water, Bur. de P., T.P.			300 00						300 00
" édifice Eastern Trust, (Insp. des impôts)			507 11						507 11
" bureau de l'inspecteur des Steamers			200 00						200 00
" extrémité, nord bur. de poste (site)							13 20		13 20
" bureau des poids et mesures, 229 rue Hollis			840 00						840 00
" généralement		902 26				289 71			1,191 97
Inverness, bureau de poste		953 09		849 20	625 00	274 50	23 25		2,725 04
Kentville, ferme expérimentale	3,949 18				778 83	233 04			4,961 05
" bureau de poste, etc		538 60		796 40	487 98	248 78	50 00		2,121 76
Liverpool, "	3,898 21	715 86		784 52	472 50	248 49	18 00		6,137 58
Lunenburg, "		185 69		799 57	444 41	486 67	59 00		1,975 34
Nappan, ferme expérimentale	2,253 60				234 48	226 85			2,714 93
New Glasgow, bureau de poste, etc		358 48		827 80	615 00	745 69	100 00		2,646 97
North Sydney, bâtisse d'immigration		565 25			234 03				799 28
" station de quarantaine		71 19							71 19
" bur. des capitaines et des seconds			180 00						180 00
" bureau de poste		634 43		862 30	1,353 35	601 78	32 00		3,483 86
" bur. des Trav. pub. (Ingénieur)			246 00			3 72			249 72
Parrsboro, bureau de poste		172 98	7 50	779 95	1,242 01	269 99	52 00		2,524 43
Pictou, douane		456 07		450 50	635 14	16 42	14 27		1,572 40
" bureau de poste		76 73		356 25	1,022 75	181 54	41 40		1,678 67
Shelburne, bureau de poste, etc		348 68		849 90	472 55	203 37			1,874 50
Springhill, "		483 75		791 71	582 88	176 66			2,035 00
Stellarton, "			345 83						345 83
Sydney, bâtisse d'immigration		2 33							2 33
" édifice "Post", Marine et pêcheries		228 00	752 00						980 00
" bureau de poste, etc		1,487 37	36 00	718 05	1,562 58	600 35			4,404 35
" station de quarantaine					315 00				315 00
Sydney Mines, arsenal		472 00							472 00
" bureau de poste, etc		268 45		785 15	930 05	428 04	37 00		2,448 69
Trenton, "		0 75	583 87		120 00	64 18			768 80

Truro, ministère de l'Agriculture, bureau de l'insp. des grains et des vivres			25 00						25 00
" bureau de poste		1,258 60		857 02	400 74	696 49	32 00		3,244 85
" " (Bent House)		674 75							674 75
Westville, bureau de poste		367 72		813 00	400 50	273 95	25 00		1,880 17
Weymouth, arsenal		683 57							683 57
" bureau de poste			100 00						100 00
Windsor, "		483 90		856 78	757 37	384 45	50 00		2,532 50
Wolfvillle. "		62 38		836 77	634 25	188 29	19 00		1,740 69
Yarmouth, arsenal		581 00							581 00
" bureau de poste, etc	11,159 48	744 23		839 65	774 81	535 78	72 00		14,125 95
Nouvelle-Ecosse généralement, bureaux de moindre importance dans la Province		2,027 16							2,027 16
Totaux, Nouvelle-Ecosse	100,805,84	32,278 29	7,796 15	43,911 58	31,829 25	13,792 27	2,059 51	634 04	233,106 93
Ile du Prince-Edouard									
Charlottetown, douane	556 76	657 97	81 00	1,356 88	409 38	26 65	34 00		3,122 64
" ferme expérimentale	1,798 65				794 05	156 17		15 87	2,764 74
" bureau de poste, etc	1,107 84	607 21		3,153 49	1,810 21	1,493 33	225 00		8,397 08
" (édifice Prowse), bur. du surt. des travaux publics		2 00	241 25	52 00		7 82			303 07
" (édifice Cameron), bur. du surt. des dragues		2 00	150 00	25 00		21 21			198 21
" généralement						10 08			10 08
Georgetown, bureau de poste		754 54		302 23	696 81	112 35	10 40		1,876 33
Keppock, station de la quarantaine		70 00			244 17				314 17
Montague, bureau de poste		477 85		452 93	497 09	75 80			1,503 67
Souris, "		274 88		468 06	417 01	192 04			1,351 99
Summerside "	1,146 08	149 63		918 51	773 35	654 65	80 32		3,722 54
Tignish "		517 78	1 00	959 32	439 00	65 19	2 00		1,984 29
Ile du Prince-Edouard, généralement:—Bureaux de moindre importance dans la Province		919 58				523 51			1,443 09
Totaux, Ile du Prince-Edouard	4,609 33	4,433 44	473 25	7,688 42	6,081 07	3,338 80	351 72	15 87	26,991 90
Nouveau-Brunswick									
Jonction Aroostook, bureau d'immigration		9 30							9 30
Bathurst, bureau de poste, etc		60 36		840 65	503 40	116 77	66 00		1,587 18
Campbellton "		610 71		879 95	826 53	431 30	65 00		2,813 49
Campobello, bureau des Pêcheries		58 87	120 00						178 87
Chatham, bureau de poste		34 77	30 40	788 57	712 85	344 10	40 00		1,950 69
" station de quarantaine					304 11				304 11
Dalhousie, bureau de poste, etc		21 08		714 35	248 03	98 06	32 50		1,114 02
Debec Junction, bureau d'immigration		9 40							9 40
Edmundston, "		9 70	60 00						69 70
" bureau de poste			400 00						400 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin.									
Fairville, bureau de poste	....	81 62	....	835 55	827 75	111 54	17 10	....	1,873 56
Fredericton, douane, (vieux bur. de poste)	....	282 00	....	881 26	642 25	199 37	52 46	....	2,057 34
" ferme expérimentale	2,267 71	....	....	....	783 41	....	....	....	3,051 12
" hôpital militaire	....	....	....	452 90	....	....	....	....	452 90
" bureau de poste	....	512 06	....	1,506 42	1,226 35	926 96	53 53	....	4,225 32
Grand Falls, bureau de poste	....	55 16	....	882 89	340 90	147 84	33 00	....	1,459 79
Hampton, bureau de poste (Ossekeag)	....	142 15	25 00	807 06	312 01	22 90	....	....	1,309 12
Hartland, bureau de poste, etc	....	226 20	....	653 30	394 25	60 65	30 00	....	1,364 40
Hillsborough, bureau de poste, etc	....	27 12	....	791 40	153 25	147 05	....	....	1,118 82
McAdam, Jonction, bureau d'immigration	....	14 45	....	....	....	....	....	....	14 45
Marysville, bureau de poste	....	40 90	....	174 52	408 02	58 65	24 00	....	706 09
Milltown, bureau de poste, etc	....	31 53	....	860 70	462 66	199 78	39 60	....	1,594 27
Moncton, Arsenal	4,593 50	....	....	....	....	....	....	....	4,593 50
" entrepôt de vérification	859 50	735 00	2,400 00	0 80	106 50	9 50	....	....	4,111 30
" ministère du travail	....	4 50	480 00	....	....	....	....	....	484 50
" bureau de poste	927 01	927 25	....	1,072 96	3 50	600 90	134 00	....	3,665 62
" " additionnel	....	48 00	1,100 00	....	841 50	235 31	....	....	2,224 81
Newcastle, bureau de poste, etc	....	313 08	....	873 45	710 32	641 60	35 00	....	2,573 45
Richibucto, bureau de poste	....	231 98	....	796 00	424 24	200 32	....	....	1,652 54
St. Andrews, bureau d'immigration	....	9 80	....	....	....	....	....	....	9 80
St-Jean, douane	3,492 77	1,744 73	240 52	5,656 15	4,899 19	637 76	2,762 45	184,32	19,617 89
" gare de chem. de fer, salle des malles	....	134 00	150 00	....	....	....	....	....	284 00
" bâtisse d'immigration	1,500 00	6,606 05	2,105 32	....	7,770 04	645 65	328 75	....	18,955 81
" bur. de poste (vieux)—Marine, Travaux Pub., etc	....	1,458 10	....	3,586 00	2,258 78	526 71	199 97	....	8,029 56
" bur. de poste (nouveau)	2,629 70	2,552 01	....	12,242 06	3,182 01	1,733 04	498 34	870 00	23,707 16
" Partridge Isld., station de quarantaine	95,454 16	321 57	....	....	5,591 19	....	1,198 65	....	102 565 57
" caisse d'épargnes	....	3,227 67	....	811 12	795 28	234 69	76 44	....	5,145 20
St-Jean ouest, bureau de poste	....	102 82	....	418 23	1,202 24	204 12	9 98	....	1,937 39
" généralement	....	106 15	....	226 96	....	....	....	....	333 11
St. Leonard, bureau d'immigration	....	9 30	....	....	....	....	....	....	9 30
St. Stephen, bureau d'immigration	....	9 40	300 00	....	111 00	....	....	....	420 40
" bureau de poste, etc	1,410 52	333 89	....	808 52	510 16	184 46	77 41	....	3,324 96
Sackville, arsenal	....	1,793 39	....	....	....	....	....	....	1,793 39
Sussex, bureau de poste, etc	45 13	51 22	....	795 21	368 55	185 71	58 00	....	1,503 82
Tracadie, Lazaret	....	772 07	....	2,270 00	11,385 84	15 00	....	....	14,442 91
Woodstock, bureau de poste, etc	....	59 75	....	883 47	494 29	450 29	47 50	....	1,935 30

Nouveau Brunswick généralement—Bureaux de moindre importance dans la Province	....	2,419 12	....	....	....	425 11	....	....	2,844 23
Totaux, Nouveau Brunswick	113,180 00	26,198 23	7,411 24	41,510 45	48,800 40	9,795 14	5,879 68	1,054 32	253,829 46
Québec									
Acton Vale, bureau de poste	....	717 85	....	827 49	332 15	150 43	28 00	....	2,055 92
Armstrong, édifice des douanes et d'immigration	....	....	....	....	120 00	....	....	....	120 00
Arthabaska, bureau de poste	....	271 20	....	944 01	607 93	141 66	100 00	....	2,064 80
Asbestos, bureau de poste	....	....	200 00	....	....	....	....	....	200 00
Aylmer, bureau de poste	....	330 93	....	140 68	424 95	216 64	45 75	....	1,158 95
Beauharnois, bureau de poste	....	3 25	305 00	2 10	279 17	48 29	....	....	637 81
Bedford, bureau de poste	177 82	1,456 82	183 33	....	....	0 40	8 00	....	1,826 37
Beebe, Jonction, bureau d'immigration	....	28 70	....	....	....	....	....	....	28 70
Berthierville, bureau de poste	....	32 13	....	144 97	340 80	61 83	66 00	....	645 73
Black Lake, bureau de poste	....	....	150 00	....	....	....	....	....	150 00
Brownsburg, bureau de poste	....	....	99 96	....	....	....	....	....	99 96
Buckingham, bureau de poste	3,932 68	24 53	....	277 55	402 42	129 35	....	....	4,766 53
Cap Rouge, ferme expérimentale	7,511 78	....	....	....	1,639 56	10 00	....	....	9,161 34
Chicoutimi, bureau de poste, etc	....	157 51	152 32	932 76	640 00	509 55	300 00	....	2,692 14
Coaticook, bureau d'immigration	....	13 90	....	....	....	....	....	....	13 90
" bureau de poste, etc	....	850 52	....	809 43	562 59	269 62	67 50	....	2,559 66
Compton, bureau de poste	....	....	110 00	....	....	....	....	....	110 00
Cookshire, bureau de poste, etc	....	444 62	....	855 23	656 89	138 99	20 00	....	2,115 73
D'Israeli, bureau de poste, etc	1,568 23	....	210 00	....	....	....	....	....	1,778 23
Drummondville, bureau de poste, etc	....	66 56	....	1,066 07	309 40	94 36	....	....	1,536 39
Dundee, douane	....	297 09	....	12 97	245 40	63 00	....	....	618 46
East Angus, bureau de poste	1,426 57	....	....	964 09	445 46	234 30	....	....	3,070 42
Farnham, ferme expérimentale	771 05	....	....	....	66 00	46 00	23 00	....	906 05
" bureau de poste	1,943 75	62 00	....	845 53	579 94	81 60	38 00	....	3,550 82
Fraserville, bureau de poste, etc	....	497 90	300 00	929 67	606 28	152 20	200 00	....	2,686 05
Gaspé, bureau de poste	1,518 18	20 09	131 25	....	198 75	40 15	....	....	1,908 42
Granby, arsenal	263 30	....	....	....	....	....	....	....	263 30
" bureau de poste	5,610 86	411 51	....	1,044 73	631 81	359 79	150 00	....	8,208 70
Grosse-Ile, station de quarantaine	18,501 27	....	....	....	6,665 40	....	....	....	25,166 67
Hemmingford, laboratoire entomologique	8 00	....	....	....	....	....	....	....	8 00
" bureau d'immigration	....	....	60 00	....	9 00	....	....	....	69 00
Highwater, bureau d'immigration	....	14 20	....	....	....	....	....	....	14 20
Hull, bureau de poste	1,354 64	287 22	....	159 30	932 27	225 09	387 56	....	3,346 08
Hull, laboratoire de recherches	271 08	....	....	....	954 37	5 58	....	....	1,231 03
Huntingdon, bureau de poste	....	....	750 00	....	....	....	....	....	750 00
Iberville, bureau de poste	1,090 85	....	....	513 99	181 75	33 54	47 50	....	1,867 63
Joliette, bureau de poste, etc	....	252 66	....	971 84	1,126 09	271 37	110 00	....	2,731 96
Jonquières, bureau de poste, etc	....	94 90	....	885 44	398 33	124 91	19 20	....	1,522 78
Knowleton, bureau de poste, etc	....	740 24	....	228 61	117 35	148 67	21 00	....	1,255 87
Lachine "	....	594 02	....	151 46	447 30	153 83	58 34	....	1,404 95
Lachute "	....	636 25	....	841 26	347 49	447 96	37 50	....	2,310 46
Lacolle, bureau d'immigration	....	79 08	108 00	....	94 30	9 00	....	....	290 38
La Ferme, ferme expérimentale	1,799 99	....	....	....	456 47	....	....	....	2,256 46
Laprairie, bureau de poste	....	149 90	....	175 40	380 09	113 33	45 00	....	863 72
L'Assomption, bureau de poste	....	22 08	....	371 25	393 03	78 75	65 00	....	930 11

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.									
Lennoxville, ferme expérimentale	6,194 24				626 72	138 11			6,959 07
Lévis, bureau de poste, etc		886 24		1,462 68	890 28	168 91	300 00		3,708 11
Longueuil, bureau de poste		585 90		828 14	287 79	51 00	62 70		1,815 53
Louiseville, bureau de poste		25 20		893 80	362 57	147 95	37 50		1,467 02
Lorretteville, bureau de poste			137 50			3 00			140 50
Magog, arsenal	548 00								548 00
" bureau de poste, etc		363 79		1,007 64	491 02	92 92	58 92		2,014 29
Marieville, bureau de poste		1,898 78		815 10	414 50	87 54	34 00		3,249 92
Matane, bureau de poste		58 10		928 98	460 00	74 20	11 00		1,532 28
Mégantic, bureau d'immigration		9 30							9 30
" bureau de poste		24 43		825 11	925 86	297 67			2,073 07
Mont Joli, bureau de poste		51 92	240 00		168 80	69 83			530 55
Montmagny, bureau de poste, etc		171 07	49 67	911 50	203 86	131 50	50 00		1,517 60
" magasin des T. P.			29 17						29 17
Montréal (édifice Ames-Holden), chem. de fer et Canaux		88 02	2,225 31	0 95					2,314 28
" (bureau de Commerce), 15 rue St-Jacques			42 50						42 50
" Gare Bonaventure, salle des malles		63 00	144 00						207 00
" (édif. Coristine), min. du Commerce			849 96						849 96
" douane	2,000 00	5,183 52	47 98	120 21	2,570 70	455 01	944 05		11,321 47
" bureau des Canaux		50 00		1 50	10 89	21 56	17 46		101 41
" entrepôt de vérification (vieux)	3,376 47	213 03		252 90	7,796 61	1,297 99	1,480 34	591 96	15,009 30
" " " (nouveau)	5,088 64	879 87		432 75	9,585 82	3,322 70	4,074 00	3,039 96	26,423 74
" laboratoire des produits des forêts					532 54	1,155 38	422 86	1,831 24	3,942 02
" bâtisse d'immigration		3,464 85			4,896 92	5,360 43	1,413 05	163,92	15,299 17
" édifice du Rev. de l'Int		2,535 81	132 85	6 13	791 28	78 69	232 80	103 14	3,880 70
" (La Sauvegarde) Service des signaux			435 42						435 42
" magasins militaires	22,649 97			17 05					22,667 02
" Gare place Viger, salle des malles			211 83						211 83
" bureau de poste (central)	34,010 73	1,210 74	281 66	708 58.	12,649 14	9,622 12	7,250 28	4,868 04	70,601 29
" " ann. vieil. bât. du Herald		194 59	5,185 35	10 71	265 11	34 28		124 77	5,814 81
" station postale "A"	1,577 00	306 73		139 15	543 00	365 69	766 50	716 04	4,414 11
" " "B"	1,015 94	2 65		61 15	973 35	343 13	698 40		3,094 62
" " "C"	1,447 35	9 20		36 95	967 57	280 64	787 66		3,529 37
" " "D"		847 48		35 05	763 43	197 05	182 73		2,025 74
" " "E"		493 15		38 05	465 71	162 97	84 70		1,244 58
" " "F"		132 45		47 94	1,043 66	273 02	190 21		1,687 28

" " "H"	1,216 01	140 90	64 00	188 70	3,955 79	960 88	1,571 81	2,603 88	10,701 97
" " "L"		33 88		38 70	683 14	247 73	167 92		1,171 37
" " "M"		3 65	710 00	1 25	76 24	33 93	7 50		832 57
" " "N"		7 55	6,814 80	0 95		221 77	232 80		7,277 87
" " "O"		204 56		56 90	350 23	135 01	68 10		814 80
" " "R" quartier St-Denis		54 65	1,200 00	29 10	119 82	79 93	13 00		1,496 50
" " "S"		86 11		44 00	96 70	86 02	116 40		429 23
" " ave. Delorimier		156 19	1,170 00	24 75	3 74	81 25	58 20		1,494 13
" " Hochelaga		441 03		20 60	540 96	131 89	139 68		1,274 16
" " Notre-Dame de Grâce		306 39	2,374 20	22 10		40 25	93 12		2,836 06
" " Outremont		2 65	2,100 00	20 60	412 09	116 61	23 40		2,675 35
" " Ste-Cunégonde		3 50	1,750 00						1,753 50
" " St-Henri		699 13		27 60	344 08	201 29	54 33		1,326 43
" " Verdun, nouv. bâtisse sur la rue Wellington		439 80	337 50						777 30
" " Verdun	4 14	6 47	1,034 28	22 10		16 85	20 25		1,104 09
" (Hôpital du Prince de Galles) arsenal	1,572 16								1,572 16
" (édif. Shaughnessey) Imp. sur le revenu		4,327 93	25,355 23			679 87	1,018 50		31,381 53
" Westmount, bureau du revenu de l'intérieur		239 05	100 00						339 05
" Gare Windsor, salle des malles		133 62	272 50					92 40	498 52
" Généralement		6,563 94		182,087 84	1 10	4,925 25	0 75		193,578 88
Murray Bay (La Malbaie) bureau de poste, etc	1,168 25	200 00		892 91	862 26	217 89	50 00		3,391 31
Nicolet, bureau de poste, etc		67 38		856 63	337 62	219 34	70 80		1,551 77
Nominingue, bâtisse d'immigration		9 00							9 00
Paquetville, bureau d'immigration		9 45							9 45
Pierreville, bureau de poste		392 83		135 16	282 58	78 22	15 00		903 79
Plessisville, bureau de poste		60 74		691 65	497 65	198 31	62 50		1,510 85
Québec, bureau des archives		2 00	600 00	360 00		20 32			982 32
" Citadelle, quart. du Gouvern. Général		711 14	33 31	666 48	1,215 48	382 16			3,008 57
" douane	3,484 59	2,967 52	40 28	5,054 56	4,516 45	688 05	800 00	700 00	18,251 45
" entrepôt de vérification		919 78		3,901 55	1,046 93	261 46	450 00	900 00	7,479 72
" bâtisse d'immigration (Jetée Louise)	6,874 24	9,351 50			7,908 73	951 94	1,200 00	1,365 00	27,651 41
" bâtisse d'immigration, hôpital de détention (parc Savard)	7,777 50	736 66							8,514 16
" bâtisse d'imm., (Parc Savard), résidence du médecin en chef			50 00			166 41			216 41
" agence de la Marine, quai du Roi		1,092 34			887 06		750 00		2,729 40
" observatoire		3 50				35 70	50 00		89 20
" bureau de poste, etc. (central)	4,436 81	4,774 43	315 76	2,904 86	3,011 59	1,763 45	810 00	1,510 04	19,526 94
" station postale "B"		1 30	4,500 00	54 00		159 40			4,714 70
" " "Candiac"			75 00						75 00
" " Faubourg St-Jean		9 00	2,100 00	63 00		53 27			2,225 27
" St-Roch, bureau de poste		263 75		753 12	493 48	305 74	375 00		2,191 09
" St-Sauveur, bureau de poste		751 88		739 67	352 10	234 22	155 00		2,232 87
" bureau des poids et mesures		55 71			389 61	19 79			465 11
" Généralement		709 03		27,822 40		118 80			28,650 23
Richmond, bureau de poste, etc		871 13		1,044 09	643 42	231 66	80 00		2,870 30
Rigaud, bureau de poste, etc		43 01		343 43	298 59	215 85	11 00		911 88
Rimouski, bureau de poste, etc		291 02	95 00	469 33	530 49	212 61	150 00		1,748 45
Roberval, bureau de poste, etc		128 93		870 90	637 53	162 68	25 00		1,825 04

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.									
Rock Island, bureau de poste, etc.		15 58		897 56	645 26	213 45	28 52		1,800 37
Ste-Agathe des Monts, bureau de poste		1,204 85		911 02	436 60	179 17	151 00		2,882 64
Ste-Anne de Bellevue, bureau de poste		21 00	250 00		85 31	14 14	26 60		397 05
Ste-Anne de la Pocatière, ferme expérimentale	3,013 29				1,035 81				4,049 10
St-Eustache, bureau de poste			360 00			26 58	30 00		416 58
St-Félix de Valois, bureau de poste			87 00						87 00
St-Gabriel de Brandon, bureau de poste		345 63		869 80	434 52	123 89	25 00		1,798 84
St-Georges de Beauce, bureau de poste			150 00						150 00
St-Hyacinthe, édifice du revenu de l'Intérieur		542 10		477 34	397 78	23 17	189 00		1,629 39
" bureau de poste, etc.	1,685 46	244 70		1,558 85	396 44	165 05	189 00		4,239 50
St-Jacques de l'Achigan, bureau de poste	288 60	0 20	213 30						502 10
St-Jean, douane		932 90		323 03	275 50	35 42	60 00		1,626 85
" bureau de poste		223 84		391 43	390 90	150 17	600 00		1,756 34
St-Jérôme, bureau de poste		347 78		846 20	524 69	71 26	63 98		1,853 91
St-Joseph de Beauce, bureau de poste		61 90	250 00			24 96	9 00		345 86
St-Lambert, bureau de poste		160 46		847 48	405 94	62 05	26 52		1,502 45
St-Ours, bureau de opste	25 75								25 75
Ste-Rose, bureau de poste			162 00						162 00
Ste-Thérèse, bureau de poste		80 45		930 37	424 93	249 01			1,684 76
St-Tite, bureau de poste			150 00		8 00	30 09	45 00		233 09
Sayabec, bureau de poste			119 79						119 79
Shawinigan Falls, bureau de poste		256 22		1,087 94	802 98	99 12	45 77		2,292 03
Shawville, bureau de poste		883 89		801 95	628 96	274 11			2,588 91
Sherbrooke, Gare du C.N.R., salle des malles			300 00						300 00
" bur. de l'ingénieur de dist. (T.P.)			11 55						11 55
" bureau de poste, etc.	1,072 37	335 54	83 33	1,573 06	927 39	837 82	58 49		4,888 00
" bur. de poste, etc., bur. de l'inspect.		41 09	996 00			26 10			1,063 19
Sorel, bureau de poste, etc.	2,255 05	7 00		1,041 73	1,107 55	535 13	250 00		5,196 46
Stanstead, bureau de poste			275 00						275 00
Terrebonne, bureau de poste, etc.		24 95		349 31	402 68	1 05	17 00		794 99
Thetford Mines, bureau de poste, etc.		120 54		200 27	449 61	240 00			1,010 42
Trois-Pistoles, bureau de poste			100 00						100 00
Trois-Rivières, bureau de poste, etc.	1,712 36	424 23	98 90	3,104 35	1,819 04	773 94	4,050 00		11,982 82
Valleyfield, bureau de poste, etc.		242 60		1,185 90	1,047 64	244 47	90 00		2,810 61
Victoriaville, bureau de poste, etc.		363 61	1 00	471 31	677 14	123 62	100 00		1,736 68
Québec, généralement:—Bureaux de moindre importance dans la Province		2,995 29			321 50	1,924 28			5,241 07
Totaux, Québec	162,244 97	76,457 86	67,472 79	271,755 68	114,421 50	49,697 33	35,631 45	18,610 39	796,291 97

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Entretien	Loyers	Salaires	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa										
Edifice du Parlement	1,009,670 09				15,458 67	*	13,662 97	33 59	7,898 75	1,046,724 07
Edif. du Parl., Bibl., chang. à la ch. où les livres sont empilés	9,172 77									9,172 77
Chauffage central, chauffage des divers édifices					20,989 20	156,987 19	487 17		1,042 50	179,506 06
Bureau de poste de la Cité	10,060 76				10,125 00	* 435 67	1,736 91	1,338 65	884 65	24,581 64
Manège militaire		4,806 38								4,806 38
Magasins militaires								810 28		810 28
Edifices des ministères:—										
Edifice Daly	100,944 40				7,050 00	18,667 85	3,246 58			129,908 83
Edifice de l'Est					5,565 00	*	6,979 86	1,137 27	849 20	14,531 33
Edifice de l'Ouest	1,812 46				6,245 00	* 398 01	4,743 29	3,186 13	1,318 60	17,703 49
Edifice Connaught (chauffeurs)	17,682 00				11,640 00	13,209 35	3,901 81	458 99	4,248 60	51,140 75
Edifice Hunter					14,580 00	30,270 01	5,033 70	716 43	2,666 65	53,266 79
Edifice Langevin		853 48			7,005 00	*	3,374 84	488 63	1,460 40	13,182 35
Terrains, y compris le parc de la côte du Major			2,361 69		960 00	2,365 72	421 49			6,108 90
Appareil de chauffage, équipement	2,680 83									2,680 83
Réparations et ameublement		223,130 46			452,496 80					675,627 26
Armoires en acier	88,682 21									88,682 21
Service du téléphone			87,537 03							87,537 03
Entretien des propriétés achetées:—										
rue Sussex	914 33				1,860 00	758 02	29 08	125 29		3,686 72
rue Wellington Est					3,100 00	1,515 34	267 60	211 40		5,094 34
rue Wellington Ouest	7,504 28				17,100 00	27,724 30	2,857 43	9,725 62	480 95	65,392 58
Edifice des Archives					1,200 00	2,598 08	431 80	107 18	236 00	4,573 06
Observatoire Astronomique et l'édifice Géodésique			3,560 08		5,710 00	1,921 89	950 04		77 50	12,219 51
Laboratoire biologique						102 01	152 13		67 40	321 54
Ferme expérimentale	27,403 98					12,144 95	1,140 90	1,714 89	2,061 00	44,465 72
Bâtisse pour l'essai des combustibles					2,370 00	3,995 43	740 37	314 79	2,640 00	10,060 59
Bâtisse pour l'essai des combustibles, reconstruction partielle de l'appareil pour préparer le minerai	1,256 00									1,256 00
Edifice des Mines, rue Sussex					3,540 00	3,317 78	2,661 71	277 21	724 95	10,521 65
Galerie Nationale des Arts	25,122 33		9,914 41		4,941 58					39,978 32

*Pour le coût total du chauffage et chacun de ces édifices, consultez l'état ci-dessous:

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Entretien	Loyers	Salaires	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa—Fin.										
Bureau du directeur général des élections (rue Wellington)	11,670 77									11,670 77
Imprimerie Nationale, ascenseurs, chauffeurs, additions, etc.	28,398 29					20,884 27	10,903 48	1,778 37	3,200 04	65,164 45
Travaux Publics, atelier					3,360 00	5,161 66	474 08	507 29	67 50	9,570 53
Rideau Hall		15,624 26			24,370 63	82 62		4,253 94		44.331 45
" Terrains, serres, etc.			3,090 94		15,034 73					18,125 67
" Neige			2,449 00							2,449 00
" Combust. et éclairage			17,000 00							17,000 00
Rockliffe, champ de tir								1,832 31		1,832 31
Hôtel des monnaies	15,093 87					3,213 41	258 06	2,269 34		20,834 68
Edifice du R.C.S., rue Vittoria, (addition bureau du recensement)	14,683 76					*				14,683 76
Cour Suprême					2,805 00	*	607 93	61 57		3,474 50
Ile Victoria, chantier maritime					2,370 00	620 56	195 35	220 06		3,405 97
Musée Victoria	4,68[illegible] 45				11,770 00	20,622 02	4,573 47	544 67	1,852 35	44,048 96
Rue Wellington, pavage de la		57,792 53								57,792 53
Ave Carling, "Nivellement" de l', montant payé à la cité d'Ottawa	7,900 00									7,900 00
Taxes de la cité pour des amél. locales	17,593 17									17,593 17
Ministères en général—soin et nettoyage des édifices des ministères y compris $100 payé à E. Snowdon pour tirer le canon			13,854 61		361,823 36					375,677 97
Edifices divers loués	122 35			689 726 53	35,816 00	45,031 23	17,936 90	2,896 11	7,737 30	799,266 42
Totaux, édifices d'Ottawa	1,403,055 10	302,207 11	139,767 76	689,726 53	1,049,285 97	372,027 37	87,768 95	35,010 01	39,514 34	4,118,363 14

*Pour le coût total du chauffage et chacun de ces édifices, consultez l'état ci-dessous:

AU SUJET DE L'APPAREIL DE CHAUFFAGE CENTRAL ET DES ÉDIFICES QU'IL CHAUFFE

L'appareil de chauffage central est employé entièrement pour le chauffage des sept édifices mentionnés plus bas, et, dans le présent bilan, le coût total de l'opération du système est de $179,506.06, cette somme étant répartie entre les divers édifices proportionnellement au nombre de pieds cubes dans chacun d'eux. On a ajouté à ceci quelques légères dépenses pour le salaire de l'ingénieur-mécanicien qui s'occupe de la distribution de la chaleur pour l'achat du charbon de foyer, etc.

Nom de l'édifice	Chauffage de l'appareil central.	Divers item pour le chauffage	Coût total pour le chauffage de chaque édifice
	$ c.	$ c.	$ c.
Edifice du Parlement	82,717 12	9,377 30	92,094 42
Edifice de l'Est	29,241 72	2,774 44	32,018 16
Edifice de l'Ouest	28,596 57	3,738 82	32,335 39
Edifice Langevin	20,730 74	2,128 06	22,848 80
Bureau de poste de la ville	5,935 01	2,317 65	8,252 86
Cour Suprême	5,866 97	993 74	6,860 71
Edifice du Recensement (rue Vittoria) (auparavant pour le rétablissement des soldats à l'état civil)	6,427 93	1,022 03	7,449 96
	179,506 06	22,352 04	201,858 10

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (à l'exclusion d'Ottawa)									
Acton, bureau de poste, etc.		80 30		869 30	492 83	171 01	25 34		1,638 78
Alexandria, bureau de poste, etc.	965 17	1,357 53	585 00	635 00	388 25	114 31	11 82		4,057 08
Almonte, bureau de poste, etc.		702 62		925 36	653 68	282 59	43 75		2,608 00
Amherstburg, bureau de poste		560 31		769 32	546 42	81 94	60 00		2,017 99
Angus, Camp Borden, aviation		1,474 11				222 52			1,696 63
Arnprior, bureau de poste, etc.		279 01		857 02	578 12	381 07	33 60		2,128 82
Athens, bureau de poste, etc.		194 27		17 50	542 20	192 30			946 27
Aurora, bureau de poste, etc.		14 32		888 43	421 38	34 26	16 00		1,374 39
Aylmer (ouest) bureau de poste, etc.		338 02		898 10	436 95	125 09	38 09		1,836 25
Barrie, bureau de poste, etc.	1,797 07	162 20		920 75	865 20	112 71	50 00		3,907 93
Belleville, arsenal		25 67							25 67
" bureau de l'inspecteur des aliments			205 77						205 77
" bureau de l'impôt sur le revenu		1,256 75	1,826 76						3,083 51
" bureau de poste, etc.		1,273 09		800 27	880 77	713 39	102 74		3,770 26
" bureau des poids et mesures		140 55	1,200 00						1,340 55
Blenheim, bureau de poste			200 00						200 00
Bowmanville, arsenal		12 00							12 00
" bureau de poste, etc.		447 62		857 85	362 00	158 53	28 61		1,854 61
Bracebridge, bureau de poste		103 91		843 25	424 74	67 64	7 11		1,446 65
Brampton, bureau de poste		1,746 54		958 08	562 13	92 50	25 52		3,384 77
Brantford, arsenaux	912 67								912 67
" bureau de poste, etc.	3,182 05	440 70		6,545 15	1,726 41	260 52	46 44	285 85	12,487 12
Bridgeburg, bâtisse d'immigration		28 15							28 15
" bureau de poste, etc.		931 50		810 60	428 76	80 62	25 00		2,276 48
Brighton, bureau de poste, etc.			176 00						176 00
Brockville, bur. de l'insp. du gaz et de l'élect.		96 20	180 00						276 20
" bureau de poste		1,463 02		1,481 56	911 70	642 81	212 40		4,711 49
" salle des malles à la gare		272 35	24 00						296 35
Birford, bureau de poste, etc.		79 80		805 00	390 26	119 95			1,395 01
Campbellford, arsenal		24 68							24 68
Cardinal, bureau de poste		950 30		23 95	249 35	95 18	15 00		1,333 78
Carleton Place, bureau de poste, etc.		93 48		848 25	545 16	163 46	36 53		1,686 88
Cayuga, bureau de poste, etc.		12 10		323 27	100 74	140 76			576 87
Chapleau, bureau de poste, etc.			250 00						250 00
Chatham, bureau de poste, etc.	231 77	406 52		864 66	472 29	148 14	35 47		2,158 85
Chesley, bureau de poste, etc.		546 15		852 81	434 23	209 46	31 25		2,073 90
Clinton, bureau de poste, etc.		76 23		847 20	361 28	165 34	16 11		1,466 16
Cobalt, bureau de poste, etc.			2,000 00						2,000 00

Cobourg, bureau de poste, etc.		452 32		877 97	371 04	158 08	34 12		1,893 53
Collingwood, arsenal	748 65								748 65
" bureau de poste, etc.		2,770 40		1,309 06	1,256 65	239 29	58 28		5,633 68
Cornwall, arsenal		256 60							256 60
" bureau d'immigration		13 90							13 90
" bureau de poste, etc.		656 78		811 10	602 90	279 10	37 50		2,387 38
Deseronto, bureau de poste		107 25		890 91	540 20	213 64	39 00		1,791 00
Dresden, bureau de poste		11 94		862 89	405 25	125 42	21 00		1,426 50
Dundas, bureau de poste		88 93		852 36	598 86	118 77	32 24		1,691 16
Dunnville, arsenal		107 00							107 00
" édifice public, démolition du vieil édifice	213 50								213 50
Eganville, bureau de poste, etc.		22 35		855 68	579 17	237 35	34 00		1,728 55
Elmira, bureau de poste, etc.		75 65		900 22	369 28	114 95	12 26		1,472 36
Elora, bureau de poste, etc.		36 79		848 91	483 58	77 97		8 25	1,455 50
Essex, bureau de poste, etc.	532 50	81 23		846 54	612 34	140 98	45 00		2,258 59
Fergus, bureau de poste, etc.		12 15		878 43	469 67	76 03	25 00		1,461 28
Fort Frances, bureau de l'ingénieur			210 00						210 00
" bâtisse d'immigration		75 65							75 65
Fort William, arsenal	1,336 30								1,336 30
" entrepôt de vérification		593 66	82 25	3,762 58	673 16	131 01	162 00	181 50	5,586 16
" bureau des impôts sur le revenu		1,174 98	1,200 00						2,374 98
" bureau de poste		487 67		843 30	592 48	313 75	90 00		2,327 20
" généralement						124 02			124 02
Galt, bureau de poste, etc.		238 94		918 68	486 48	137 16	70 20		1,851 46
Gananoque, douane		762 61		35 00	48 25	57 27	17 03		920 16
" bureau de poste, etc.		931 05		1,163 00	766 68	160 94	32 81		3,054 48
Glencoe, bureau de poste, etc.		261 97		838 25	425 42	192 18	48 00		1,765 82
Goderich, bureau de poste, etc.		194 08		810 97	527 56	103 84	60 00		1,696 45
Grimsby, bureau de poste, etc.		236 17		861 45	423 77	89 53	20 00		1,630 92
Guelph, bureau de poste, etc.		2,022 58		975 34	819 30	215 63	65 68		4,098 53
Hamilton, bur. de l'insp. du gaz et de l'électric.		55 81	720 00		122 62	25 60			924 03
" bureau des impôts sur le revenu		3,796 06	4,390 00	10 10		20 00			8,216 16
" bureau de poste, etc.	2,075 00	2,875 54		11,683 37	2,414 44	386 66	1,440 90	56 61	20,932 52
" station postale "B"	2,820 46	171 56		956 65	630 00	17 04	72 65		4,668 36
" station postale "B" (vieille)			135 00						135 00
" salle des malles à la gare		51 38	80 00						131 38
" bureau des poids et mesures		13 00	590 00		163 45	6 22			772 67
Hanover, bureau de poste, etc.		69 88		852 15	544 10	139 58	38 00		1,643 71
Harriston, bureau de poste, etc.		196 79		592 08	597 14	138 52	19 00		1,543 53
Harrow, station pour le sèchage du tabac	1,473 74								1,473 74
Hawkesbury, bureau de poste, etc.		669 35		826 50	344 56	130 36	23 75		1,994 52
Hespeler, bureau de poste, etc.	13 79								13 79
Huntsville, bureau de poste, etc.			475 00						475 00
Ingersoll, bureau de poste, etc.		529 93		934 05	691 25	133 19	69 27		2,357 69
Kapuskasing, ferme expérimentale	1,771 90				1,477 54				3,249 44
Kemptville, bureau de poste, etc.		55 72		115 20	487 20	228 36			886 48
Kenora, bureau de poste, etc.		403 66		898 43	1,043 31	310 85	113 60		2,769 85
Kincardine, bureau de poste, etc.		46 95		249 96	444 96	160 92	18 00		920 79
Kingston, arsenal (édifice du collegiate)	2,115 8								2,115 68
" douane	2,389 99	335 62		1,147 50	582 96	213 66	64 10		4,733 83

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (à l'exclusion d'Ottawa)—Suite									
Kingston, bureau d'immigration	....	73 85	210 00	....	30 84	7 50	....	....	322 19
" bureau des impôts sur le revenu	1,049 03	1,290 99	1,500 00	269 35	....	85 89	4 40	....	4,199 66
" bureau du revenu de l'Intérieur	1,398 58	13 35	2,449 37	850 65	805 89	220 24	46 00	....	5,784 08
" M. & D., quartiers généraux	....	303 00	....	....	....	....	....	....	303 00
" bureau de poste, etc	2,482 01	250 86	....	1,091 10	973 76	480 58	61 40	....	5,339 71
" C.M.R., édifice de l'enseignement	60,484 75	....	....	....	....	....	....	....	60,484 75
" C.M.R., toiture du manège milit., nivellement du terrain, etc	2,462 05	....	....	....	....	....	....	....	2,462 05
Kingsville, bureau de poste (site)	253 79	....	....	....	....	....	8 16	....	261 95
Kitchener, entrepôt de vérification	....	179 90	1,440 00	10 00	....	8 70	4 05	....	1,642 65
" bureau de poste, etc	....	1,535 37	....	779 17	383 20	224 21	28 90	....	2,950 85
Lakefield, bureau de poste, etc	....	46 90	....	889 00	360 02	120 35	....	....	1,416 27
Lansdowne, bureau de poste, etc	....	....	25 00	....	84 00	....	....	....	109 00
Leamington, Part du gouv. dans les amél. locales	1,282 21	....	....	....	....	....	....	....	1,282 21
" bureau de poste, etc	935 57	76 51	....	839 91	649 61	216 01	29 00	....	2,746 61
Lindsay, bureau de poste, etc	3,494 84	420 30	....	918 45	696 97	237 79	47 75	....	5,816 10
Listowel, bureau de poste, etc	....	582 42	....	872 00	548 13	145 95	50 63	....	2,199 13
London, édifice Carling	....	2,074 00	....	....	....	....	....	....	2,074 00
" douane	....	462 03	....	2,535 13	1,057 76	250 67	79 74	....	4,385 33
" bureau de poste	2,743 04	3,845 05	....	4,304 99	5,101 51	625 42	310 57	....	16,930 58
" Edifice Royal Bank, bur. de l'ing. de district	....	608 90	3,142 91	....	....	....	....	....	3,751 81
" salle des malles à la gare	....	....	80 00	....	....	....	....	....	80 00
L'Orignal, bureau de poste	....	....	125 00	....	....	....	....	....	125 00
Markham, bureau de poste	....	18 13	....	603 75	228 00	27 97	5 00	....	882 85
Maxville, bureau de poste	....	303 23	73 33	....	....	....	....	....	376 56
Merrickville, bureau de poste	....	....	200 00	....	....	....	....	....	200 00
Midland, arsenal	....	513 00	....	....	....	....	....	....	513 00
" bureau de poste, etc	....	52 74	....	906 71	385 69	145 94	41 30	....	1,532 38
Mildmay, bureau de poste. etc	....	34 35	....	60 00	87 52	....	....	....	181 87
Milton, bureau de poste, etc	....	8 92	....	838 20	331 40	35 66	16 50	....	1,230 68
Milverton, bureau de poste, etc	20 46	68 23	....	703 95	386 34	111 85	11 95	....	1,302 78
Mitchell, bureau de poste, etc	....	70 50	....	865 45	482 84	37 41	40 00	....	1,496 20
Morrisburg, site du bur. de poste (terrains)	12 00	....	....	....	....	....	....	....	12 00
Mount Forest, bureau de poste	....	148 96	....	426 50	477 77	240 37	15 68	....	1,309 28
Napanee, bureau de poste	....	143 56	....	902 25	467 99	203 69	72 41	....	1,789 90
Newmarket, bureau de poste, etc	503 10	64 14	....	847 04	518 53	66 38	77 30	....	2,076 9
Niagara Falls, bureau de poste, etc	....	309 20	....	885 97	716 09	108 09	57 99	....	2,077 34
North Bay (édif. McColl) arpentage hydrogr	....	....	480 00	....	....	....	....	....	480 00

North Bay, bureau de poste, etc.		1,146 00	20 00	1,302 70	1,056 64	238 64	35 64		3,799 62
" salle des malles à la gare		20 00	618 36						638 36
Norwich, bureau de poste, etc.	301 18	170 71		851 25	397 12	83 11	35 65		1,839 02
Orangeville, bureau de poste, etc.		16 15		1,144 25	255 75	60 98	20 00		1,497 13
Orillia, bureau de poste, etc.		94 47		840 80	918 28	193 85	29 71	14 85	2,091 96
Oshawa, entrepôt de vérification		68 51			303 67	9 42			381 60
" bureau de poste, etc.		1,280 36		1,047 90	498 93	173 08	93 67		3,093 94
Owen Sound, arsenal	1,154 00								1,154 00
" bureau de poste, etc.		1,012 93		850 28	613 85	110 35	13 47		2,600 88
Palmerston, bureau de poste, etc.		162 95		909 30	509 57	141 00			1,722 82
Paris, arsenal	88 95								88 95
" bureau de poste		247 77		890 20	468 41	119 79	45 60		1,771 77
Parkhill, bureau de poste, etc.		65 00		205 82	783 42	131 89	20 00		1,206 13
Pembroke, bureau de poste, etc.	2,115 46	327 61		924 47	623 17	521 02	40 00		4,551 73
Perth, bureau du Revenu de l'Intérieur			41 66						41 66
" bureau de poste	9 84								9 84
Peterboro, douane		148 78		771 14	401 97	141 44	61 66		1,524 99
" bureau de poste, etc.		2,125 35		1,641 76	578 56	220 37	115 00		4,681 04
" bureau des poids et mesures			300 00						300 00
Petrolia, bureau de poste, etc.		173 52		774 59	610 41	136 04	79 40		1,773 96
Picton, bureau de poste, etc.		100 90		866 43	506 93	155 85	28 00		1,658 11
" bureau des poids et mesures			72 00		33 00				105 00
Port Arthur, entrepôt de vérification	2,558 61	86 23	87 00	4,861 57	2,012 05	271 95	143 31	560 78	10,581 50
" Part du gouvt. dans les améliorat.	10,084 01								10,084 01
" bâtisse d'immigration		30 30							30 30
" bureau de poste, etc.		587 42		891 57	707 15	216 28	81 71		2,484 13
Port Colborne, bureau du canal		155 00	180 00		35 25	28 49	1 50		400 24
" bureau de poste		1,832 65		753 80	302 72	36 42	20 00		2,945 59
Port Hope, bureau de poste, etc.		122 42		907 69	522 60	519 90	16 84		2,089 45
Port Perry, bureau de poste, etc		366 30		915 60	308 23	173 87	36 70		1,800 70
Powassan, arsenal		469 00							469 00
Prescott, douane		97 26		30 92	3 00	19 04	60 00		210 22
" bâtisse d'immigration		13 25							13 25
" bureau de poste		276 71		1,114 13	521 89	99 28	60 00		2,072 01
Preston, bureau de poste, etc.		211 65		811 75	528 34	99 66	44 53		1,695 93
Princeton, bureau de poste, etc.		82 03	72 44						154 47
Rainy River, bureau d'immigration		10 45							10 45
Renfrew, bureau de poste, etc.	327 30	160 60		916 80	573 06	123 90	27 00		2,128 66
Ridgetown, bureau de poste, etc.			300 00						300 00
Ste. Catharine, bur. des impôts sur le revenu		633 30	800 00						1,433 30
" bureau de poste, etc.		249 00		1,319 44	756 96	106 93	161 97		2,594 30
St. Mary's, bureau de poste, etc.		1,087 28		792 00	450 47	154 87	87 44		2,572 06
St. Thomas, bureau de poste, etc.	712 70	507 53		948 83	603 75	129 25	58 40		2,960 46
Sandwich, bureau de poste, etc.		345 79		790 15	438 05	88 45			1,662 44
Sarnia, bureau d'immigration		28 30							28 30
" bureau de poste, etc.	374 92	1,071 82		936 13	354 26	174 48	76 00		2,987 61
Sault Ste-Marie, bureau d'immigration		29 15							29 15
" bureau de poste, etc.	2,311 02	285 84	103 81	3,178 37	1,944 00	355 91	62 58	426 36	8,667 89
Seaforth, bureau de poste		28 30		862 15	636 36	90 65	30 00		1,647 46
Shelburne, bureau de poste, etc.		28 45		931 18	560 34	175 21	26 00		1,721 18
Simcoe, bureau de poste, etc.		170 36		993 57	339 70	101 26	20 00		1,624 89

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (à l'exclusion d'Ottawa)—Suite.									
Smith's Falls, bureau de poste, etc.		193 92		857 26	462 73	411 18	88 00		2,013 09
Southampton, site du bureau de poste (terrains)	50 00								50 00
Steelton, bureau de poste				300 00		16 48	13 50		329 98
Stratford, bureau de poste, etc.		484 21		975 63	949 89	167 65	43 50		2,620 88
Strathroy, bureau de poste, etc.		73 41		869 53	330 35	73 30	22 50		1,369 09
Sturgeon Falls, bureau de poste		1 73	1,100 00			69 76			1,171 49
Sudbury, bureau de poste, etc.	4 20	886 68		1,039 17	2,340 04	1,365 02	155 86		5,790 97
Tilbury, bureau de poste, etc.	435 83	9 90		855 40	392 38	122 36	14 00		1,829 87
Tillsonburg, bureau de poste, etc.		56 30		816 40	569 60	114 50	35 19		1,591 99
Toronto, arsenal, rue College	3,366 00								3,36 00
" " 44 rue Université		267 38							267 38
" bur. de l'asst. Receveur général		13 40							13 40
" Edifice *Board of Trade*, douanes		92 21		1 25					93 46
" douanes		1,013 42							1,013 42
" " bureau temporaire, 52-56 rue Wellington	1,752 77	322 93	18,000 00	308 35		1,153 40	218 86	209 38	21,965 69
" messageries des douanes		86 30			2 00	35 91	5 32	8 55	138 08
" entrepôt de vérification	1,385 43	23 15		342 32	1,910 77	615 26	89 64	306 56	4,673 13
" " 276 rue King O.		573 19	11,473 15	280 23	1,356 74	491 50	267 79	263 97	14,706 57
" bur. de l'inspect, du gaz et de l'électricité			240 00			8 25			248 25
" édifice du revenu de l'intérieur		841 12		106 57	575 70	389 92	49 02	72 84	2,035 17
" édifice *Pacific* (inspection des grains)			872 26						872 26
" bureau de poste	9,184 67	6,954 91	604 14	1,153 41	6,628 33	5,800 67	796 98	752 30	31,875 41
" impôts et réparations des édifices sur l'emplacement de l'addition projetée du bureau de poste, encore occupés par des locataires	13,718 13								13,718 13
" station postale "A" (vieillegareduG.T.)		1,047 03	2,400 00	204 55	30 75	555 50		205 53	4,443 36
" " "A" (gare Union)	140,954 74	3,468 55	17,000 00	7,497 85	14,095 94	12,076 17	618 63	2,127 02	197,838 90
" " "A" (temporaire)		8 00							8 00
" " "C"		331 12		163 82	566 83	350 18	67 56		1,479 51
" " "D"		580 59		99 19	543 25	467 44	83 73		1,774 20
" " "E"		693 47	2,400 00	43 01	5 40	386 78	14 61		3,543 27
" " "F"		339 96	38 95	102 54	1,087 25	427 04	114 10		2,109 84
" " "G"		640 59		109 39	863 55	337 27	31 07		1,981 87
" " "H"		57 58	1,200 00	28 65	5 50	118 93			1,410 66
" " "J"		567 59	3,000 00	61 30	2 90	385 64			4,017 43
" " "K"		51 55		103 99	456 72	144 96	21 60		778 82

" " "L"		597 83	2,100 00	63 32	2 90	468 27			3,232 32
" garage du bur. de poste, rue Lombard	3,300 00								3,300 00
" " rue Richmond		830 95		173 18	680 84	484 51	241 44	286 37	2,697 29
" Collège St-Andrews, taxes sur les améliorations locales	4,000 00								4,000 00
" généralement	815 51	340 85		92,490 23					93,646 59
Trenton, bureau de poste, etc		552 33		879 75	586 80	163 91	75 00		2,257 79
Uxbridge, bureau de poste, etc		23 17		830 00	477 86	145 24			1,476 27
Walkerton, bureau de poste, etc	1,934 06	91 80		826 75	630 60	150 98	31 00		3,665 19
Walkerville, bureau de poste, etc	1,034 00	106 43		1,529 51	447 16	187 36	35 00		3,339 46
Waterloo, bureau de poste, etc		300 99		953 81	791 29	117 22	21 09		2,184 40
Welland, bureau de poste, etc		460 37		883 79	774 54	163 80	37 48		2,319 98
Whitby, bureau de poste, etc		65 97		887 70	397 98	81 82	38 00		1,471 47
Wiarton, bureau de poste, etc	136 04								136 04
Windsor, bureau de l'ingénieur (M.T.P.)			233 39	40 00					273 39
" bureau de poste, etc	4,244 95	1,266 24		2,875 29	1,571 35	429 39	251 23		10,638 45
Wingham, bureau de poste, etc		216 52		387 07	479 98	166 15	31 82		1,281 54
Woodstock, bureau de poste, etc		571 83		1,218 47	586 25	128 56	39 20		2,544 31
Ontario, généralement, bureaux de moindre importance dans la province		3,959 34		26 75		33 84			4,019 93
Totaux, Ontario	306,055 99	95,224 50	87,512 55	237,812 85	108,906 31	47,803 39	9,817 40	5,766 72	898,899 71
Manitoba									
Bannerman, édifice d'immigration		10 65							10 65
Brandon, entrepôt de vérification			1,875 00		243 81	13 75			2,132 56
" ferme expérimentale	3,552 39				1,384 50	452 01			5,388 90
" bureau de poste, etc		340 34		1,136 00	2,557 88	1,071 60	87 45		5,193 27
Carman, bureau de poste, etc		137 75		860 35	448 41	180 03	13 00		1,639 54
Carberry, bureau de poste, etc			108 00						108 00
Dauphin, bureau de l'impôt sur le revenu		96 70	540 00						636 70
" bureau de poste, etc		1,015 83		851 60	1,220 46	434 24	46 20		3,568 33
Emerson, bureau d'immigration		85 34	240 00		142 78				468 12
" bureau de poste, etc		868 20		910 00	1,106 06	10 95	12 50		2,907 71
Gimli, bureau de poste, etc			140 00						140 00
Gretna, bureau d'immigration		10 65							10 65
Le Pas, bureau des terres fédérales			600 00						600 00
" bureau de poste		53 98	775 00		112 60				941 58
Melita, bureau de poste			297 00						297 00
Minnedosa, bureau de poste, etc		138 52		920 90	1,209 78	269 38			2,538 58
Morden, ferme expérimentale	2,739 14				507 00	19 52		0 50	3,266 16
" bureau de poste, etc		909 00		858 70	646 00	116 21			2,529 91
Neepawa, bureau de poste, etc		14 08		1,003 05	968 87	251 40	11 30		2,248 70
Portage la Prairie, arsenal		520 46		609 50	727 38	72 00	115 10		2,044 44
" bureau de poste	9,127 26	2,041 48		931 85	1,078 82	847 61	49 15		14,076 17
St-Boniface, bureau de poste		829 01		809 75	833 89	98 58	32 98		2,604 21
Selkirk, bureau de poste		69 65		1,095 35	731 60	58 27	24 56		1,979 43
Shoal Lake, bureau de poste			260 00						260 00
Souris, bureau de poste, etc		180 61		871 90	648 80	165 00	59 55		1,925 86
Sprague, bureau d'immigration		10 50							10 50

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Suite.									
Stonewall, bureau de poste		28 35		537 35	2 50	41 89			610 09
Transcona, bureau de poste			470 00						470 00
Virden, bureau de poste, etc		1,450 48		1,003 70	808 69	117 49			3,380 36
Winnipeg, édifice "Advocate", inspection du gaz et de l'électricité		159 53	900 00	364 26					1,423 79
" édifice "Avenue", ministère de l'intérieur, terres des écoles		43 50	648 00			0 77			692 27
" édifice "Boyd", Archives, etc		146 82	300 00			1 50			448 32
" édifice "Canada Permanent Mortgage" Commission des chemins de fer		80 11	1,450 00			5 29			1,535 40
" salle des malles du Pacifique-Canadien		349 40							349 40
" édifice de la Chambre du Commerce, ministère de l'intérieur		111 14	3,300 00			42 60			3,453 74
" salle des malles du National-Canadien			2,416 00						2,416 00
" douanes	5,394 68	317 95	14 50	3,983 69	4,634 39	440 50	204 67	149 06	15,139 44
" entrepôt de vérification	2,726 59	357 25	92 22	10,038 36	9,403 59	289 14	742 28	131 67	23,781 10
" entrepôt à grains		111 54			75 00				186 54
" édifices d'immigration		2,428 72	9 36		7,671 36	934 46	370 57	200 88	11,615 35
" édifice "Lindsay", bureau de l'architecte de district			356 00						356 00
" édifice "Notre-Dame Investment" ministères des T.P. et de l'Intérieur			2,368 09	33 00		8 23	1 25		2,410 57
" bureau de poste	6,161 10	4,372 43	276 03	18,081 19	12,830 79	2,075 21	926 04	567 46	45,290 25
" station postale "A"	1,290 32	942 50		941 25	30 00	291 27	10 00	580 35	4,085 69
" " "B"	928 68	47 83	64 75	1,828 65	1,465 21	350 61	156 66	11 10	4,853 49
" " "C"		44 23	1,800 00	317 70	1 50	59 76			2,223 19
" " "D"	674 45	486 94	1,475 27	223 28	446 59	38 60	11 82	6 00	3,362 95
" " "E"		80 44							80 44
" " "F"			360 00						360 00
" édifice "Scott', comm. des vivres			2,040 00						2,040 00
" édifice "Tribune", bur. de l'im. sur le r.		3,767 60	11,694 50			80 46			15,542 56
" gare Union, salle des malles		129 85							129 85
" édifice "Victory", ministère du Travail		189 65	862 50						1,052 15
" bureau des poids et mesure, 154 ave. Alexander		1 00	974 97						975 97
" généralement		195 26		10,848 21		3,910 24			14,953 71

Manitoba, généralement, bureaux de moindre importance dans la province		1,884 23				373 25			2,257 48
Totaux, Manitoba	32,594 61	25,059 50	36,707 19	59,059 59	51,938 26	13,121 82	2,875 08	1,647 02	223,003 07
Saskatchewan									
Battleford, bureau de poste, etc		194 68		987 25	782 68	660 62	124 19		2,749 42
Estevan, bureau de poste, etc		1,919 68		900 15	468 15	241 66	22 96		3,552 60
Gravelbourg, bureau de poste, etc		351 20		209 55	387 75	157 61	10 50		1,116 61
Humboldt, bureau de poste, etc		48 65		914 14	1,434 45	493 65	110 00		3,000 89
Indian Head, ferme expérimentale	3,649 80				1,586 34	355 06	267 64		5,858 84
" pépinière forestière		540 00			1,012 25	46 34	168 45		1,767 04
Lloydminster, bureau de poste, etc		179 74		951 55	746 02	437 65			2,314 96
Maple Creek, bureau de poste, etc		421 20		265 12	413 57	143 00	37 60		1,280 49
Melfort, bureau de poste, etc		142 07		919 20	1,319 83	353 55	109 56		2,844 21
Moose Jaw, édif. de la banq. Dom. .ur. de l'imp. sur le revenu		293 55	451 85	73 85					822 25
" bureau de poste, etc	2,972 72	1,358 69	300 00	4,734 03	3,190 66	1,146 92	218 90	552 50	14,474 42
" salle des malles du chemin de fer			445 90						445 90
Moosomin, bureau des terres fédérales			372 33						372 33
North Battleford, édifice d'immigration		115 00	1 00		226 61	28 72	27 45		398 78
" bureau de poste, etc	1,152 60	101 70		1,073 43	921 95	380 36	27 45		3,657 49
North Portal, édifice d'immigration		213 05	1 00		177 34				391 39
Prince Albert, édifice d'immigration					143 75	23 97	17 00		184 72
" bureau des terres fédérales	285 94								285 94
" bureau de poste, etc	3,662 44	1,921 21		2,317 35	1,549 50	814 47	111 77		10,376 74
Qu'Appelle, arsenal		95 15							95 15
Régina, arsenal (salle St-Andrews)	1,921 74								1,921 74
" " (garage Thompson)		78 91							78 91
" " (édifice Whitmore)		64 95							64 95
" bureau de l'assistant re eceur général	133 61	342 49	18 94	1,980 73	1,603 01	448 40	71 68	196 19	4,795 05
" salle des malles du Pacifique-Canadien			352 61						352 61
" entrepôt de vérification		219 37		796 75	660 55	83 75	19 76	51 73	1,831 91
" édifice d'immigration	173 38	250 50							423 88
" bureau de poste, etc	3,439 50	2,547 26	64 00	4,818 49	4,398 65	2,515 11	356 07	428 03	18,567 11
" station postale "A", gare du Pac.-Can.		208 85	6,814 83	67 24		6 00			7,096 92
" édifice "Westman" revenu de l'Intérieur		1,433 89	1,500 00			30 66			2,964 55
Rosthern, ferme expérimentale	3,135 64				883 80	2 85			4,022 29
Saskatoon, édifice de la banque de Montréal, bureau de l'impôt sur le revenu		671 32	1,138 00						1,809 32
" édifice "Canada" rev. de l'intérieur		233 74	4,984 74			93 37			5,311 85
" salle des malles du Pacifique-Canad.			540 00						540 00
" douanes		54 89	4.800 00	240 00		431 68			5,526 57
" entrepôt de vérification			1,800 00			11 10			1,811 10
" bureau des terres fédérales		271 04	3,600 00						3,871 04
" bureau de poste, etc	5,130 92	1,756 89		2,613 74	2,518 60	1,260 26	128 87	26 40	13,435 68
" bureau des poids et mesures			1,020 00						1,020 00
Scott, ferme expérimentale	2,932 36				857 54	126 90			3,916 80
Sutherland, pepinière forestière		89 50			914 45				1,003 95
Swift Current, ferme expérimentale					240 00				240 00
" bureau des terres fédérales		371 88	2,100 00						2,471 88

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan—Fin.									
Swift Current, bureau de poste, etc.			2,400 00			307 34			2,707 34
West Poplar, édifice d'immigration					25 00				25 00
Weyburn, arsenal	1,399 95								1,399 95
" bureau de poste, etc.	2,026 25	789 13		971 55	952 62	548 59	102 48		5,390 62
Yorkton, bureau de l'impôt sur le revenu		117 42	720 00	176 00					1,013 42
" bureau de poste, etc.	1,246 20	7 39		903 20	645 68	716 59	72 15		3,591 21
Saskatchewan, généralement, bureaux de moindre importance dans la province		2,135 30				2 50			2,137 80
Totaux, Saskatchewan	33,263 05	19,540 29	33,428 20	25,913 32	28,060 75	11,868 68	2,004 48	1,254 85	155,333 62
Alberta									
Athabasca, édifice d'immigration		107 00	15 00		135 10				257 10
" bureau de poste		60 00	150 00		244 16				454 16
Banff, bureau forestier		78 35					24 91		103 26
Bassano, bureau de poste, etc.		13 55		837 75	656 88	207 23	36 75		1,752 16
Calgary, arsenal	1,243 70								1,243 70
" bureau de l'assistant receveur général		513 88	63 00	1,303 05	666 89	255 38	10 31		2,812 51
" édifice "Blow", bureau des terres fédér.		3,872 77	16,251 27	1,049 93		448 52	4 55		21,627 04
" édifice "Canada Life", Com. des c. de fer		186 00							186 00
" gare du Pacifique-Can., salle des malles			314 45						314 45
" entrepôt de vérification des douanes	3,462 44	3,254 38		8,643 11	5,906 00	776 48	776 49	1,704 53	24,523 43
" édifice de la banq. Dom., bureau forest.		170 48	2,400 00			19 00			2,589 48
" édifice "Herald" Com. des chemins de f.			50 00			1 12			51 12
" garage Hillhurst, bur. d'irrigation		5 50							5 50
" édifice d'immigration	10,703 52	556 07	10 00	979 40	572 94	211 69	154 54	78 29	13,266 45
" édifice "Judge Travis" bur. d'immigrat.			105 00						105 00
" édifice "Lancaster", bureau de poste		4,170 28	31,866 06	2,591 22		2,361 53			40,989 09
" édifice "Lesson-Lineham", min. de l'In.		672 42	389 68						1,062 10
" édifice "Moffat", ministère de l'Int.			550 00						550 00
" bureau de poste (site)	81 00								81 00
" édifice "Thomas", M.T.P.		105 20	1,745 40			22 29			1,872 89
" édifice "Travellers" bur. des graines			500 00			7 89		46 39	554 28
" édifice "Woodcroft", irrigation			333 50						333 50
" emmagasinement, ministère de l'Int.			750 00						750 00
Coutts, édifice d'immigration	25 50	49 85	16 00						91 35

Edmonton, gare du Nat.-Can., salle des malles		25 00	300 00						325 00
" entrepôt de vérification		32 11	4,320 00			32 92		53 76	4,438 79
" édifice d'immigration		1,100 17	1 00		966 22	137 43	100 94		2,305 76
" bureau des terres fédérales		683 45	6,240 00	579 35		351 90			7,854 70
" édifice "Mortlake", min. des Postes		626 40	9,300 00			526 88			10,453 28
" édifice "Oliver", min. des Postes			30 00						30 00
" bureau de poste, etc		2,717 51	78 65	9,520 02	2,910 24	2,107 60	215 54	401 03	17,950 59
" édifice "Tegler", bur. forestier			700 00						700 00
Edmonton-Sud, bureau de poste, etc		73 04		1,075 00	787 95	352 86	81 01		2,369 86
Edson, édifice d'immigration					203 50	35 15			238 65
Grande prairie, édifice d'immigration			36 16		152 85				189 01
" bureau des terres fédérales		383 87		420 86	318 46	223 50	4 00	29 25	1,379 94
Grouard, bâtisse d'immigration			240 00						240 00
High Prairies, bureau des terres fédérales			480 00						480 00
Lacombe, ferme expérimentale	4,346 12				1,197 73	335 00			5,878 85
Lethbridge, ferme expérimentale	4,313 13				2,086 80	107 40			6,507 33
" bureau de poste, etc	1,356 80	1,648 13		5,405 09	3,154 64	1,391 80	246 95	298 60	13,502 01
McLeod, arsenal		588 00							588 00
" douanes		40 15			104 65	68 76	37 20		250 76
Medicine Hat, gare du Pac.-Can., salle des malles		260 00	304 85						564 85
" bureau de poste, etc		721 69		2,064 65	400 76	601 44	157 19		3,945 73
Peace River Crossing, bur. des terres fédérales		346 60	930 00		243 74				1,520 34
" " édifice d'immigration		20 70	84 68		761 86				867 24
" " bureau de poste			576 67		257 21				833 88
Pincher Creek, bureau forestier		112 00	600 00						712 00
Red Deer, changements au vieux palais de justice pour en faire un bureau de poste	7,942 52								7,942 52
" arsenal		298 50							298 50
" édifice public		162 10		989 95	450 00	43 30	51 25		1,696 60
Rocky Mountain House, bureau forestier		534 26	357 50		56 40				948 16
Spirit River, édifice d'immigration			5 00		64 50				69 50
Vermillion, édifice d'immigration			4 27						4 27
" édifice public	16 14								16 14
Wainwright, édifice d'immigration			1 00						1 00
Wetaskiwin, bureau de poste		294 26		856 70	393 60	412 52	155 32		2,112 40
Alberta, généralement, bureau de moindre importance dans la province		1,659 28			7 24	1,205 64	12 65		2,884 81
Totaux, Alberta	33,490 87	26,142 95	80,099 14	36,316 08	22,700 32	12,245 23	2,0 9 60	2,611,85	215,676 04
Colombie Britannique									
Agassiz, ferme expérimentale	3,389 41	32 64			1,710 43	668 01			5,800 49
Alberni, vieux bureau de poste			80 00						80 00
Ashcroft, édifice public		118 00		1,223 05	455 40	387 80	137 00		2,321 25
Atlin, bureau de poste, etc		56 10		159 90		146 25			362 25
Balfour, sanitorium				300 00					300 00
Bamfield, édifice public	11,142 81								11,142 81
Bella Coola, aérodrome naval			60 00						60 00
Chase, bureau de l'ingénieur des T.P		15 00	5 00			5 55	6 00		31 55
Chilliwack, bureau de poste, etc		1,623 10		619 36	483 43	130 93	27 00		2,883 82
Comox, bureau de poste, etc		1,042 35		406 72	256 06	97 94			1,803 07

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires et fournitures des concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie Britannique—Fin.									
Cranbrook, bureau de poste, etc.		77 25		1,154 71	836 09	341 50	71 12		2,480 67
Cumberland, bureau de poste, etc.	215 44	116 30		772 83	247 80	325 10	60 00		1,737 47
Douglas, édifice public					40 00	16 19			56 19
Duncan, bureau de poste, etc.		1,346 63		975 10	432 25	220 11	30 00		3,004 09
Fernie, bureau de poste, etc.		29 05		1,228 51	506 50	269 50	54 00		2,087 56
Grand Forks, bureau de poste, etc.	3,076 00			869 00	759 87	223 91	75 00		5,003 78
Greenwood, bureau de poste, etc.		32 00		740 30	498 51	215 68	72 00		1,558 49
Huntingdon, édifice d'immigration		117 45							117 45
" édifice public							24 00		24 00
Invermere, ferme expérimentale	900 52				450 00				1,350 52
Kamloops, édifice "Acadia", min. de l'intérieur		52 65	4,916 60						4,969 25
" bureau forestier			180 00						180 00
" édifice Tremont, bureau de poste	1,524 50	337 91	1,200 00	948 55	554 90	530 10	36 00		5,131 96
King's Gate, bureau d'immigration		48 05							48 05
Ladysmith, bureau de poste		534 90		751 27	300 00	57 70	36 00		1,679 87
Nanaimo, bureau de poste, etc.		1,206 42		1,876 84	697 27	673 70	36 00		4,490 23
Nelson, bureau de l'ingénieur des Trav. Publics		116 33	748 50						864 83
" bureau de l'impôt sur le revenu			216 00						216 00
" bureau de poste, etc.		402 20	72 00	969 12	695 70	588 16	72 00		2,799 18
New Gate, édifice d'immigration		16 30							16 30
New Westminster, édifice des aff. des s. et des péc		271 50		1,127 77	400 75	58 85	24 02		1,882 89
" bureau de poste, etc.		1,287 93	201 10	3,008 69	1,219 31	676 48	67 82	408 00	6,869 33
North Vancouver, bureau de poste, etc.	1,552 28	204 98		964 35	360 60	168 82	10 80		3,261 83
Osoyoos, bureau d'immigration		11 95							11 95
Pacific Highway, bureau de poste, etc.		170 75		16 65	159 00	93 58			439 98
Paterson, bureau de poste, etc.		11 85							11 85
Port Alberni, bureau de poste		812 00		892 35	583 45	137 10	21 93		2,446 83
Prince Rupert, entrepôt de vérification			600 00						600 00
" Federal Block, bureau de poste	56 40	74 60	8,738 00	119 11		676 12	67 50		9,731 73
" bureau des pêcheries		47 44	602 50			14 10			664 04
" édifice d'immigration		1,082 50	104 84			11 95			1,199 29
" station de quarantaine		1 53			468 75				470 28
Revelstoke, édifice Can. Bank of Commerce, Ministère de l'intérieur		2 00	1,200 00						1,202 00
Rossland, bureau de poste, etc.		122 57		841 06	553 78	264 22	137 09		1,918 72
Rykerts, bureau d'immigration		11 65							11 65
Salmon Arm, arsenal		59 00							59 00
Sidney, ferme expérimentale	3,819 32	255 85			610 00	109 17		30 00	4,824 34

Summerland, ferme expérimentale	6,180 25	117 85			312 86				6,610 96
Union Bay, bureau de poste		530 00		271 25	391 00	153 38			1,345 63
Vancouver, bur. d'essai (vieux bur. de poste)		1,427 19		2,904 76	1,216 88	315 95	66 65		5,931 43
" édifice "Duncan", Agriculture, naval etc		2,029 40	3,718 05	15 16		128 18			5,890 79
" édifice "Empire" Marine et Pêcheries		3 50	630 00			7 91			641 41
" entrepôt de vérification		974 11	5 35	9,484 04	2,951 90	294 35	155 65	543 00	14,408 40
" casernes "Fairmong", G.R.C.C.	4,007 17								4,007 17
" édifice de détent. pour l'immigration	4,128 96			81 42	2,172 12	2,282 80	482 75	256 46	9,404 51
" bur. de l'imp. sur le rev. et du drag.		3,419 29	6,344 55			13 08			9,776 92
" salle des sacs de malle		278 00	600 00						878 00
" quartiers des garde-mal. rue Willow.		185 00							185 00
" édifice "Pacific" arpentage géologiq.		2 75	1,620 00			10 55			1,633 30
" nouveau bureau de poste	4,653 24	5,433 35	208 20	16,533 77	3,990 50	3,816 37	180 00	359 33	35,174 76
" machine à traction du bureau de poste	5,722 42								5,722 42
" station postale "A", Pac.-Can.		124 95	3,550 43	1 05	11 50				3,687 93
" " "B", ancienne	2,624 95	141 22	1,800 00	390 00	95 10	5 54			5,056 81
" " "B", sal. des orang.		446 82	3,500 00	2,122 60	21 75	112 25			6,203 42
" " "C"		60 90		1,210 88	561 77	105 13	23 10		1,961 78
" " "D"	2,923 37	891 34	1,850 00	468 39		40 69			6,173 79
" édifice "Rogers", inspection des pêcheries		1,520 01	3,211 65			75 84			4,807 50
Vernon, bureau de poste, etc	1,741 15	383 64		1,077 46	709 58	488 41	45 00		4,445 24
Victoria, édifice "Ames-Holden", entrepôt de vérification		107 95	4,800 00	1,148 75	39 73	55 47	22 05	66 00	6,239 95
" observatoire astronomique, Little Saanich Mountain	464 39	3,682 50		2,190 10	306 38	1,215 14		314 98	8,173 49
" laboratoire entomologique	8 24								8 24
" outillage de fumigation, quai du P.-C.			30 00						30 00
" arpentage hydrographiques			990 00						990 00
" édifice d'immigration	3,068 91				1,045 97	236 30	412 74		4,763 92
" observatoire météorologique		554 90		1,213 20	288 10	213 01	27 09		2,296 30
" vieux bureau des douanes		1,049 73		1,188 56	451 77	145 75	36 27		2,872 08
" commission de pilotes						17 54			17 54
" nouveau bureau de poste	7,446 34	2,119 53	379 95	14,700 77	3,167 35	1,752 57	119 52	770 32	30,456 35
" vieux bureau de poste	480 45	932 72		1,049 07	141 32	108 92	135 54		2,848 02
" vieux bureau de poste, taxes dues à la ville pour 1920	1,492 08								1,492 08
Waneta, édifice d'immigration		16 50							16 50
White Rock, édifice d'immigration		131 75							131 75
Williams Head, station de quarantaine		10,498 47			4,177 15	87 77	277 26		15,040 65
Colombie Britannique, généralement, bureau de moindre importance dans la province		2,425 63							2,425 63
Totaux, Colombie Britannique	70,618 60	51,237 73	52,162 72	76,016 47	35,332 58	18,791 42	3,048 90	2,748 09	309,956 51

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Fin*

NOM DE L'ÉDIFICE	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoire du Yukon—				
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices dans le territoire du Yukon			36,886 78	36,886 78
Total, Territoire du Yukon			36,886 78	36,886 78
Généralement—				
Annonces des soumissions du charbon, édifices fédéraux			1,939 60	1,939 60
Bureaux des Douanes et du Revenu de l'Int. changements requis pour leur amalgamation	17,411 15			17,411 15
Drapeaux pour les édifices fédéraux			4,130 60	4,130 60
Bureaux d'Immigration en dehors du Canada		70 90		70 90
Accessoires et fournitures de bureaux de poste; distribution à Toronto, dans toute la province	12,458,41			12,458 41
Impressions, papeterie, instruments, voyages, etc.,			21,785 52	21,785 52
Salaires des surintendants résidents des travaux etc			75,086 39	75,086 39
Totaux, généralement	29,869 56	70 90	102,942 11	132,882 57

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse—					
Annapolis Royal, quai			671 05		671 05
Antigonish, quai			8 22		8 22
Baddeck, quai			392 78		392 78
Bailey's Brook, prolongement du quai		4,571 93			4,571 93
Barachois, ouvrages de protection			499 60		499 60
Barrington Cove, Sidney Mines, quai			400 15		400 15
Bass River, nouveau quai		19,844 99			19,844 99
Bay St. Lawrence, brise-lames			425 68		425 68
Beaver Harbour, quai			145 66		145 66
Beaver River, brise-lames			91 90		91 90
Belliveau's Cove, brise-lames			2,215 04		2,215 04
Big Island, quai			518 37		518 37
Big Pond, quai			2,668 23		2,668 23
Bird Island, brise-lames			249 75		249 75
Blanche, brise-lames			957 81		957 81
Black Point, brise-lames			716 08		716 08
Black Rock, brise-lames		36 80			36 80
Bluff Head, brise-lames			8,418 74		8,418 74
Broad Cove Marsh, quai			420 58		420 58
Brooklyn, quai			60 00		60 00
Brûlé, quai		699 55			699 55
Burke's Head, quai			98 55		98 55
Burlington Centre, quai			523 67		523 67
Caldwell's Cove, brise-lames			25 00		25 00
Canning, quai			1,177 95		1,177 95
Canada Creek, brise-lames			1,954 69		1,954 69
Cap Auget, brise-lames			347 55		347 55
Cap North, quai (entrepôt)		299 49			299 49
Carr's Brook, brise-lames			395 74		395 74
Centreville, quai			50 03		50 03
Chegoggin, brise-lames			274 06		274 06
Chéticamp, quai		696 56	147 29		843 85
Chimney Corner, quai			659 94		659 94
Coffin's Island (co. de Queens), protection du rivage			1,307 57		1,307 57
Cow Bay (Port Morien) brise-lames			8,166 95		8,166 95
Comeau's Cove, brise-lames			567 75		567 75
Comeauville, brise-lames			227 53		227 53
Cripps Cove (près de Lower Kingsburg), enlèvement de cailloux		198 12			198 12
D'Escousse, quai			79 60		79 60
Delaps Cove, brise-lames			100 00		100 00
Digby pier, renouvellements			5,420 00		5,420 00
Diligent River, quai			764 50		764 50
Drumhead, brise-lames			617 78		617 78
Eagle Head	332 78				332 78
Eastern Passage	4,027 25				4,027 25
East Ferry, quai			50 80		50 80
East River (Pictou) écluse et barrage				825 00	825 00
East Sheet Harbour, quai			920 29		920 29
East Ship Harbour, quai			204 71		204 71
Ecum Secum, quai			583 65		583 65
Englishtown, quai			800 05		800 05
Fourchu, quai		2,199 12			2,199 12
Fox Island, quai			9 60		9 60
Fox Point, brise-lames		50 00			50 00
Gabarous, brise-lames			267 75		267 75
Glace Bay, amélioration du port	10,242 47				10,242 47
Grand Etang, jetée			799 91		799 91
Grand Narrows, quai			741 69		741 69
Granville Centre, quai			365 12		365 12
Hall's Harbour, quai			1,166 36		1,166 36
Halifax, bassin de radoub		4,574 00	231 96		4,805 96
Halifax, île Lawlor, station de quar., quai		15,932 45			15,932 45

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse—suite					
Hampton (co. Annapolis), quai			299 80		299 80
Herring Cove, quai			594 95		594 95
Ingonish Ferry, quai			1,344 41		1,344 41
Inverness, améliorations du port	2,032 65	182 96			2,215 61
Iona, quai (nouveau)			1,117 66		1,117 66
Iona, quai (vieux)			700 32		700 32
Irish Cove, quai			49 12		49 12
Kelly's Cove, brise-lames			99 64		99 64
Ketch Harbour, brise-lames			441 32		441 32
Kingsport, quai			277 10		277 10
Kraut Point, quai			972 22		972 22
Little Anse, brise-lames			494 69		494 69
Little Bass River, brise-lames			399 75		399 75
Little Bras d'Or (Petit-Bras d'Or)	7,281 64				7,281 64
Little Brook, brise-lames			604 91		604 91
Little Narrows, quai			120 57		120 57
Little River, quai			100 25		100 25
Liverpool, chenal	52,322 09				52,322 09
Long Cove, brise-lames			1,283 37		1,283 37
Louis Head, brise-lames			1,189 49		1,189 49
Lower L'Ardoise, brise-lames			1,000 15		1,000 15
Lower West Pubnico, brise-lames			1,002 70		1,002 70
Mabou Harbour, ouvr. de protection			132 82		132 82
Maitland Ferry, quai		1,099 48			1,099 48
Malagash, prolongement du quai		1,342 55			1,342 55
Malignant Cove, quai		150 00	1,911 70		2,061 70
Margaree, île, quai			376 56		376 56
Margaree, port, quai			47 12		47 12
Margaretville, brise-lames			392 29		392 29
McKay's Point, brise-lames			570 93		570 93
McNair's Cove, quai			796 59		796 59
Matthews Lake, ouv. de prot. du rivage			29 57		29 57
Meat Cove, brise-lames			194 50		194 50
Melford, quai			730 35		730 35
Meteghan, brise-lames			400 00		400 00
Mill Creek (co. de King), brise-lames			198 93		198 93
Morden (co. de King)			497 02		497 02
Mulgrave, abords du quai			278 22		278 22
Necum Touch, quai			256 23		256 23
New Campbellton, quai			3,762 33		3,762 33
New Glasgow, quai		1,031 20			1,031 20
Newport Landing, quai			1,318 29		1,318 29
Noel, quai			2,915 73		2,915 73
North East Harbour, quai			635 64		635 64
North River, quai			100 97		100 97
North Sydney, quai			150 00		150 00
Nyanza, quai			1,399 92		1,399 92
Parker's Cove, brise-lames			1,096 95		1,096 95
Parrsboro, quai			1,044 21		1,044 21
Peggy's Cove, brise-lames			300 16		300 16
Petite Rivière (co. de Lunenburg), brise-lames			2,005 23		2,005 23
Perpeswick Harbour, quai			658 43		658 43
Pictou, île de, quai			554 12		554 12
Pinkney's Point, quai			507 02		507 02
Pleasant Bay (co. d'Inverness), quai			499 78		499 78
Port Dufferin, quai			1,008 42		1,008 42
Porter's Lake, canal			344 00		344 00
Port George (co. d'Annapolis), brise-lames			99 15		99 15
Port Hawkesbury, quai			1,199 89		1,199 89
Port Hood, quai		3,699 96	359 62		4,059 58
Port Maitland, brise-lames			719 66		719 66
Port Wade, quai			149 50		149 50
Poulamond, quai			855 11		855 11

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse—suite					
Prospect, quai		2,313 18			2,313 18
Pugwash, quai			65 44		65 44
Ray's Creek, quai			1,284 00		1,284 00
Ross' Ferry, quai			298 87		298 87
St. Peters Narrows	11,396 04				11,396 04
Salmon River (Yarmouth Clare), brise-lames			2,992 64		2,992 64
Sanford, brise-lames			3,279 52		3,279 52
Sandy Cove, brise-lames			6,902 53		6,902 53
Scotch Cove (White Pt.), brise-lames		9,888 90			9,888 90
Seaforth, brise-lames		7,100 00			7,100 00
Shelburne, quai			687 00		687 00
Shenacadie, quai	10,277 42	1,160 00			11,437 42
Skinner's Cove, quai			961 45		961 45
Smith's Cove (île Port Hood), brise-lames		1,403 05			1,403 05
Sober Island, prolongement du quai		455 50			455 50
Soldier's Cove, quai		2,699 05			2,699 05
South Cove (co. Victoria), quai			99 83		99 83
South Gut (co. Victoria), quai			699 77		699 77
South Side (île du Cap Sable), protection du rivage			561 39		561 39
Spray Bay, quai			530 07		530 07
Sugar Loaf (Cap Nord), quai			399 97		399 97
Summerville, quai			6,995 00		6,995 00
Sydney Harbour	10,557 07	219 35	37 50		10,813 92
Tangier, quai			894 92		894 92
Tatamagouche, quai			149 06		149 06
Three Fathom Harbour, brise-lames			9,160 96		9,160 96
Toney's River, quai			1,238 94		1,238 94
Trenton (Rivière de l'Est), quai			200 00		200 00
Trout Cove, brise-lames			4,088 74		4,088 74
Turner's Island, quai			348 45		348 45
Victoria, quai (Cap Breton)			74 97		74 97
Walton (co. de Hants), brise-lames			391 09		391 09
Watt Settlement, quai			1,843 05		1,843 05
Wedge Point, quai		499 50			499 50
Wedgeport, quai			153 03		153 03
West Arichat, brise-lames			2,845 64		2,845 64
West Arichat, quai			1,409 41		1,409 41
West Chezzetcook, brise-lames			15,161 03		15,161 03
Western Head, brise-lames			1,500 00		1,500 00
West Pubnico, quai			296 98		296 98
Whycocomagh, quai			3,969 14		3,969 14
Windsor	2,235 89				2,235 89
Yarmouth, port, améliorations	55,336 19				55,336 19
Yarmouth, barre, améliorations	11,360 41	3,541 75			14,902 16
Généralement	308 73			1,439 50	1,748 23
Totaux, Nouvelle-Ecosse	177,710 63	85,889 44	158,017 45	2,264 50	423,882 02
Ile du Prince-Edouard—					
Annandale, jetée			917 71		917 71
Bay Fortune, quai		1,645 23			1,645 23
Bay View, quai			142 35		142 35
Belfast, quai			1,761 50		1,761 50
Belle River Harbour, brise-lames			1,314 41		1,314 41
Cardigan, quai			119 42		119 42
Chapel Point, jetée			532 42		532 42
Charlottetown Harbour	24,494 91				24,494 91
China Point, quai			789 29		789 29
Georgetown, quai			811 05		811 05
Grand River, quai (nord)			59 00		59 00
Haggerty, quai		946 21			946 21
Hurd's Point, quai			45 35		45 35

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard—Suite					
Murray Harbour, jetée			22 77		22 77
Murray River	10,207 98				10,207 98
Naufrage Harbour, brise-lames			769 37		769 37
North Lake, port des vaisseaux		14,997 84			14,997 84
Pownal, quai			1,460 64		1,460 64
Port Selkirk, quai			1,106 56		1,106 56
Red Point, quai			133 53		133 53
Rustico, brise-lames			2,249 65		2,249 65
Tracadie, brise-lames			225 74		225 74
Vernon River, quai			2,417 10		2,417 10
Victoria, jetée	8,443 58		1,862 70		10,306 28
Wood Island (sud), brise-lames			96 50		96 50
Généralement				553 55	553 55
Totaux, Ile du Prince-Edouard	43,146 47	17,589 28	16,837 06	553 55	78,126 36
Nouveau-Brunswick—					
Back Bay, quai			44 96		44 96
Barker's (Co. Sunbury) quai			68 93		68 93
Bathurst, améliorations du port	40,584 97				40,584 97
Bayswater (Co. King) quai de la traverse			112 32		112 32
Burnt Church, quai			78 63		78 63
Burton Court House, quai			200 13		200 13
Campbellton	68,781 08				68,781 08
Campbellton, quai			763 46		763 46
Cape Bald, quai-brise-lames			6,266 19		6,266 19
Caraquet, quai			24 00		24 00
Chance Harbour, brise-lames			100 00		100 00
Chatham, quai			495 59		495 59
Chocolate Cove, débarcadère flottant		1,095 40			1,095 40
Cocagne, quai			18 00		18 00
Coles Point, brise-lames			158 92		158 92
Cummings Cove (Co. Charlotte) quai			276 37		276 37
Dalhousie, quai en eau profonde			700 23		700 23
Douglastown, (rivière Miramichi)	3,829 22				3,829 22
Gagetown, quai			204 51		204 51
Gautreau, Village, quai			234 45		234 45
Gooseberry Cove, quai			7 06		7 06
Grande Anse, brise-lames	2,308 92		65 95		2,374 87
Gunter, quai			153 13		153 13
Hatfield Point	1,812 12				1,812 12
Iron Bound Cove, quai			302 63		302 63
Kennebecasis Island, quai de la traversée			43 78		43 78
Kouchibougouac, brise-lames			504 13		504 13
Leonardville, quai			46 95		46 95
Loggieville, quai			25 20		25 20
Lord's Cove, quai		12,960 21			12,960 21
Lower Jemseg, quai			133 73		133 73
Maugerville, quai			124 77		124 77
Mather's Island, quai			88 00		88 00
Millidgeville, quai de la traversée			115 60		115 60
Mills Point, quai			543 77		543 77
Miramichi, rivière	43,976 45				43,976 45
Miscou, quai			130 58		130 58
Moncton, quai			575 44		575 44
Moulie's River, quai			294 39		294 39
Neguac, quai			21 00		21 00
Newcastle, quai	2,745 48		67 57		2,813 05
Nelson, quai Burchill	1,878 49				1,878 49
North Head (Ile Grand Manan) quai-brise-lames			1,783 86		1,783 86
Cromocto, quai			49 51		49 51
Petit Rocher, brise-lames			96 91		96 91

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite					
Quaco (St-Martin) reconstruction du brise-lames		24,590 13			24,590 13
Renforth, quai		2,975 38			2,975 38
Rexton, quai			551 33		551 33
Richibucto, Cap, achèvement du quai et du brise-lames		1,008 66			1,008 66
Rivière St-Louis (inf.) quai			63 95		63 95
St. Andrews, quai			7,503 79		7,503 79
St-Jean, Port, améliorations:—					
Courtnay, baie		1,184,098 70			1,184,098 70
Subside pour le bassin de radoub				82,608 56	82,608 56
Negro Point, brise-lames				742 00	742 00
Sand Point	13,122 03				13,122 03
St-Jean ouest, jetées, hangars, etc	2,051 87	24,902 20	38,157 72		65,111 79
St-Louis, quai			162 54		162 54
Scotchtown, quai			41 11		41 11
Seal Cove, brise-lames			200 50		200 50
Shippigan, Goulet de brise-lames			279 82		279 82
Stonehaven, quai		1,199 64			1,199 64
Summerville (Co. King) quai de la traversée			131 00		131 00
Tabucintao, quai			22 61		22 61
The Range, quai			132 83		132 83
Two Rivers, quai			335 54		335 54
Upper Derby, quai			19 98		19 98
Wilson's Beach, quai-brise-lames			1,560 97		1,560 97
Woodlands, quai			247 60		247 60
Woodward's Cove, Grand Manan, quai			100 00		100 00
Généralement	639 53			1,886 00	2,525 53
Totaux, Nouveau-Brunswick	181,730 16	1,252,830 32	64,431 94	85,236 56	1,584,228 98
Québec—					
Amherst (Pointe Shea) Iles de la Madelaine, quai			4,965 48		4,965 48
Anse-à-Beaufils, quai			213 81		213 81
Anse-à-l'Eau (Tadoussac), quai			1 056 68		1,056 68
Anse-aux-Gascons, quai		23,065 65			23,065 65
Anse-aux-Griffons, enlèvement de cailloux		48 50			48 50
Anse St-Jean, quai		1,865 59			1,865 59
Ayer's Cliff, quai			98 46		98 46
Aylmer, quai			1,799 71		1,799 71
Baie-des-Rochers, quai			190 84		190 84
Baie-Richard (Nominingue), quai			93 37		93 37
Batiscan, quai	19,668 54		10 00		19,678 54
Belœil, jetées de protection			11,817 67	150 00	11,967 67
Belœil, Station, quai			383 56		383 56
Berthierville, quai			218 13	18 00	236 13
Bic, vieux quai			74 13		74 13
Brewer's Landing (Labelle) quai			31 50		31 50
Buckingham (Labelle), quai			11 50		11 50
Cabano, quai			89 90		89 90
Cacouna, quai			1,362 86		1,362 86
Cap-à-l'Aigle, quai			224 40		224 40
Cape Cove (Anse-du-Cap), quai			3,042 89		3,042 89
Cap Santé, quai			5,243 40		5,243 40
Carillon	235 19				235 19
Champlain, quai			190 59		190 59
Chandler, quai			199 00		199 00
Charlemagne	18 00				18 00
Chicoutimi, Bassin, quai	235 25		857 67		1,092 92
Chicoutimi, quai			3,377 99	566 07	3,944 06
Church Cove (Anse de l'Eglise St-Joachim) enlèvement de cailloux		244 57			244 57
Contrecœur, abords du quai	265 78		4,367 63	39 00	4,672 41

Montants déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
Ports et rivières	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—suite					
Côte Ste-Catherine, quai			173 49		173 49
Côteau Landing, quai			71 67		71 67
Crane Island (Ile-aux-Grues), quai			54 38		54 38
Cross Point, quai			3,093 25		3,093 25
Descente-des-Femmes, quai			45 00		45 00
Deschambault, quai			1,261 70		1,261 70
Desjardins, quai			155 03		155 03
Dorval	87 83				87 83
Doucet's Landing	5,056 61				5,056 61
Douglastown, brise-lames			299 04		299 04
East Templeton, quai			585 13		585 13
Echourie, enlèvement de cailloux		247 57			247 57
Fabre, quai			569 60		569 60
Father Point. (Pointe-au-Père), quai			3,580 06		3,580 06
Fort William (Riv. Ottawa), quai			198 95		198 95
Fox River (Riv.-aux-Renards), quai			314 42		314 42
Gaspé, quai en eau profonde		4,573 22			4,573 22
Gatineau, Pointe, quai			180 50		180 50
Glen Almond (Riv. du Lièvre), quai			32 80		32 80
Graham, quai	190 05				190 05
Grande-Entrée, Iles de la Madeleine, quai			179 81		179 81
Grands-Mechins, quai			1,340 36		1,340 36
Grande-Rivière (Gaspé), jetée			5,503 53		5,503 53
Grindstone, Iles de la Madeleine, brise-lames			234 14		234 14
Grondines, quai			53 82		53 82
Grosse-Ile, Statn de quar. de l'Est			1,738 13		1,738 13
Grosse-Ile, Statn de quar. de l'Ouest		6,799 48	4,236 57		11,036 05
Harricanaw, Riv	14,981 58				14,981 58
Harrington, quai			371 80		371 80
High-Falls (Riv. du Lièvre), quai			130 14		130 14
Honfleur, quai			178 78		178 78
House-Harbour (Hâvre-aux-Maisons), Iles-de-la-Madeleine, quai			564 55		564 55
Hudson, quai			27 44		27 44
Hull, quai			249 15		249 15
Hurteau, quai (lac Nominingue)			105 55		105 55
Iles-aux-Coudres, quai			374 99		374 99
Ile Perrot (sud), quai			1,188 50		1,188 50
Ile Verte (N.-D. des Sept-Douleurs), quai Ouest		157 40			157 40
Kamouraska, quai			2,464 55		2,464 55
Knowlton-Landing, quai			471 38		471 38
Lacolle, quai			91 00		91 00
Lanoraie, quai			37 55		37 55
Laprairie, ouvrages de protection		395 40			395 40
Lauzon, bassin de radoub «Champlain»		352,173 94		37,506 68	389,680 62
Lauzon, bassin de radoub «Lorne»				30,048 55	30,048 55
Lavaltrie, quai			2,099 78	20 05	2,119 83
Les Eboulements, quai			174 97		174 97
Lotbinière, quai			405 43		405 43
Louiseville	8,643 11				8,643 11
Magog, quai			286 10		286 10
Masson, quai			90 50		90 50
Mistassini, quai			899 54		899 54
Mistook, quai			243 33		243 33
Montmagny, quai			42 25		42 25
Murray-Bay (La Malbaie), quai			1,143 77		1,143 77
New-Carlisle, quai	6,845 16		209 35		7,054 51
Newport, quai			199 87		199 87
New-Richmond, quai			2,454 88		2,454 88
Nicolet, quai (en amont)			241 92		241 92
North-Hartley, quai			175 50		175 50
North-Timiskamnig, quai		7,551 02			7,551 02
Norway-Bay (Riv. Ottawa), quai			168 00		168 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Notre-Dame de la Salette, quai			28 50		28 50
Notre-Dame des Quinze, quai			275 40		275 40
Papineauville, quai			285 07		285 07
Paspébiac est, quai		3,440 04			3,440 04
Percé, quai			923 99		923 99
Peribonca, quai			319 24		319 24
Petite Rivière St-François (Charlevoix), enlèvement de cailloux		497 74			497 74
Pierreville, quai			564 21		564 21
Piopolis, quai			22 40		22 40
Pointe-à-Elie (Iles-de-la-Madeleine), brise lames			921 05		921 05
Pointe-à-Pizeau (Sillery), quai			663 90		663 90
Pointe-aux-Trembles (Neuville), quai			2,888 74		2,888 74
Pointe-Fortune, quai	140 63		800 82		941 45
Pointe-Madeleine, quai				750 00	750 00
Pointe-Piché (Timiskaming), quai			3,929 74		3,929 74
Port-au-Persil	348 14				348 14
Port-Daniel, quai			4,071 64		4,071 64
Québec, Port (Riv. St-Charles)		1,068 52			1,068 52
Quyon, quai			1,496 80		1,496 80
Repentigny, quai			12 50		12 50
Rigaud, quai	149 40		171 91		321 31
Rimouski, Port, améliorations	73,996 55	19,139 09		209 93	93,345 57
Rimouski, rivière, brise-lames			103 16		103 16
Rivière-aux-Vases (Terres Rompues) quai			246 02		246 02
Rivière-Batiscan, quai-débarcadère			1,088 27		1,088 27
Rivière Beaudette	96 40				96 40
Rivière-des-Vases (Témiscouata), quai			75 00		75 00
Rivière-du-Lièvre, écluse et barrage	24 00	8,865 60		2,690 79	11,580 39
Riv. du-Loup (en bas), quai			4,008 50		4,008 50
Rivière-Ouelle, quai			1,299 62		1,299 62
Rivière St-Maurice	4,891 40				4,891 40
Rivière Saguenay	16 14				16 14
Roberval, quai			57 60		57 60
Ruisseau-à-la-Loutre, quai			2,269 85		2,269 85
Ruisseau-Leblanc, quai			50 98		50 98
Ste-Adelaïde-de-Pabos, quai			195 77		195 77
St-Alphonse-de-Bagotville, quai			2,438 34		2,438 34
St-André-de-Kamouraska, quai			43 20		43 20
St-Andrews, quai (Argenteuil)	689 15		753 89		1,443 04
Ste-Anne-de-Beaupré, quai			274 76		274 76
Ste-Anne-de-Chicoutimi, quai			1,987 01		1,987 01
Ste-Anne-des-Monts, quai			22 83		22 83
St-Antoine-de-Richelieu (Verchères), quai			819 44		819 44
St-Charles-de-Caplan, quai			700 00		700 00
Ste-Emélie, (Leclercville), quai			9 65		9 65
Ste-Famille (Ile d'Orléans), quai		4,901 35	354 20		5,255 55
St-François-du-Lac, quai			77 00		77 00
St-François (Ile d'Orléans), quai, côté nord			162 30		162 30
St-François (Ile d'Orléans), quai, côté sud			6,177 00		6,177 00
St-Georges-de-Malbaie (Chien Blanc) brise-lames		140 19			140 19
St-Godfroy, quai			2,314 09		2,314 09
St-Ignace-de-Loyola, quai			2,393 34		2,393 34
St-Irénée-les-Bains, quai			483 45		483 45
St-Jean-Deschaillons, quai			109 19		109 19
St-Jean (Ile d'Orleans), quai			467 35		467 35
Ste-Jeanne d'Arc (Lac St-Jean), débarcadère		200 46			200 46
St-Jean-Port-Joli, quai			2,488 25		2,488 25

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
St-Jérôme (Lac St-Jean), quai			780 74		780 74
St-Jean, quais de direction				65 35	65 35
St-Laurent (Ile d'Orléans), quai			1,053 83		1,053 83
Ste-Luce, quai			98 14		98 14
St-Mathias, quai			1,699 76		1,699 76
St-Méthode (Tikouabe), quai			356 62		356 62
St-Michel-de-Bellechasse, quai			1,116 05		1,116 05
St-Nicholas, quai			4,301 18		4,301 18
St-Ours (Riv. Richelieu), quai	47 75		1,923 79		1,971 54
St-Paul (Ile-aux-Noix), quai			298 95		298 95
St-Roch-des-Aulnaies, quai			1,199 61		1,199 61
St-Roch-de-Richelieu, quai				122 53	122 53
St-Siméon, quai			647 69		647 69
St-Sulpice, quai	44 06		143 00		187 06
Ste-Victoire, quai			289 71		289 71
St-Zotique, quai			1,995 83		1,995 83
Sabrevois, quai			897 90		897 90
Sorel, quai		920 86	2,013 07		2,933 93
Squatteck, quai			1,054 98		1,054 98
Trois-Rivières, quai à charbon			1,406 37		1,406 37
Thurso, quai			1,646 72		1,646 72
Vaudreuil, quai			499 10		499 10
Verchères, quai			134 40	139 69	274 09
Verdun, quai	1,990 95		967 73		2,958 68
Ville-Marie, quai			527 83		527 83
Yamaska, quai			510 15		510 15
Yamaska, écluse et barrage				1,129 85	1,129 85
Généralement	7,305 99			23,036 73	30,342 72
Totaux, Québec	145,967 66	436,296 19	153,322 24	96,493 22	832,079 31
Ontario—					
Allandale, quai			262 64		262 64
Arnprior, quai			165 02		165 02
Armitage Landing, quai			99 13		99 13
Bare Point, brise-lames (*voir* Port Arthur)					
Barrie, quai			1,344 03		1,344 03
Bayfield, quai			4,607 75		4,607 75
Baysville, jetée			195 57		195 57
Beaumaris, quai			66 63		66 63
Belle-Ewart, quai			98 10		98 10
Belleville, quai	21,291 73				21,291 73
Bracebridge, quai			293 95		293 95
Bruce Mines, quai			586 32		586 32
Burleigh Falls, poutres d'arrêt et barrage			129 76	101 25	231 01
Byng Inlet	905 29				905 29
Cape Croker, jetée			351 00		351 00
Chatham	4,666 88				4,666 88
Chenal Ecarté	748 23				748 23
Chûte-à-Blondeau, quai			204 29		204 29
Cobourg, jetées, etc		11,342 53	474 20		11,816 73
Coldwater, quai			237 04		237 04
Collingwood, reconstruction du brise-lames	26 35	22,523 40			22,549 75
Collingwood, bassin de radoub, n° 1 (subside)				15,000 00	15,000 00
Collingwood, bassin de radoub n° 2, (subside)				9,208 96	9,208 96
Collins Bay	214 95				214 95
Craigie Lea, quai			81 20		81 20
Cumberland, quai			361 49		361 49
Depot Harbour, quai			18,612 60		18,612 60
Doe Lake, quai			146 30		146 30

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Dyer's Bay, quai			1,343 64		1,343 64
Fitzroy Harbour, quai			79 65		79 65
Fort William, améliorations du port		33,546 87			33,546 87
French River, barrage			3,301 92		3,301 92
Gargantua Harbour, quai			1,506 51		1,506 51
Goderich, jetées	18,505 18		6,539 40		25,044 58
Grand Bend, jetées			1,056 95		1,056 95
Gravenhurst, quai			352 50		352 50
Haileybury, chantier maritime				465 94	465 94
Haileybury, quai			396 95		396 95
Hamilton	3,682 56				3,682 56
Hawkestone, quai			65 50		65 50
Holland River, abords du quai			150 00		150 00
Jeannette's Creek, quai	6,091 94		202 06		6,294 00
Kenora, quai			375 92		375 92
Kincardine, jetée			1,570 80		1,570 80
Kincardine, ouvrage en pilotis			1,668 51		1,668 51
Kingston, améliorations du port	12,569 40	3,510 00			16,079 40
Kingston, entretien et opération du chemin du quai et des ponts combinés				15,240 69	15,240 69
Kingsville, jetées	10,173 78		11,083 85		21,257 63
Leamington, jetée	1,380 05		8,332 28		9,712 33
Little Current, reconstruction du quai		28,140 89			28,140 89
L'Orignal, quai			710 24		710 24
McLaren's Landing, quai		7,877 73			7,877 73
Magnetawan, quai			490 36		490 36
Midland, quai	314 00		2,001 37		2,315 37
Milford, Bay, quai			1,595 48		1,595 48
Minaki, quai			8 00		8 00
Monetville	310 35				310 35
Montréal, rivière (Latchford) barrage				2,539 40	2,539 40
New Liskeard, quai			400 22		400 22
Nipissing, quai			261 77		261 77
North Bay, quai		9,926 80			9,926 80
Oakville, jetée	272 50		1,971 48		2,243 98
Oshawa, quai			968 13		968 13
Owen Sound, quai		52,765 48	12,987 72		65,753 20
Parry Sound, quai		17,236 82			17,236 82
Pelée, Ile, jetées			3,447 91		3,447 91
Pembroke, quai		14,071 70			14,071 70
Penetanguishene, quai			1,159 95		1,159 95
Petewawa, quai		3,529 73			3,529 73
Point Edward	1,875 87				1,875 87
Port Arthur, bassin de radoub (subside				37,741 50	37,741 50
Port Arthur (Bare Pt.), brise-lames		83,186 23			83,186 23
Port Burwell, jetée	48,447 00		1,539 98		49,986 98
Port Burwell, station Radio-Télégraphique		7,240 51			7,240 51
Port Colborne, brise-lames			54,576 43		54,576 43
Port Dover, jetées	3,795 73		10,968 68		14,764 41
Port Maitland	93 45				93 45
Port McNicholl (voir Victoria Hr.)					
Port Rowan, jetée			499 98		499 98
Port Stanley, ouvrages dans le port	14,990 50		11,444 19		26,434 69
Port Sydney, quai			49 15		49 15
Providence Bay, quai			1,994 77		1,994 77
Richard's Landing, quai			65 28		65 28
Rivière-Thames	1,168 80				1,168 80
Roaches Point, quai			378 99		378 99
Rondeau Harbour, améliorations		25,116 31			25,116 31
St-Joseph, île, quai			1,121 70		1,121 70
St-Williams, quai			388 75		388 75
Sand Point (riv. Ottawa), quai			99 85		99 85
Sault-Ste-Marie, quai	24,607 63		1,231 90		25,839 53
Severn Falls, quai		373 97			373 97

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.					
Severn, Bridge, quai			263 60		263 60
Shanty Bay, quai			42 97		42 97
Sheguindah, quai		73 12			73 12
Silver Centre, quai			430 77		430 77
Sparrow Lake, quai		2,277 05			2,277 05
Stokes Bay, quai			100 85		100 85
Sturgeon Falls, quai		6,383 97			6,383 97
Sydenham, rivière	1,406 75				1,406 75
Thessalon, quai		11,624 59	494 20		12,118 79
Tobermory, estacades de direction				210 22	210 22
Toronto, améliorations du port:—					
Roger Miller, contrat		813,599 61			813,599 61
Jetée du chenal de l'Est		66,121 22			66,121 22
Chenal de l'ouest				196 67	196 67
Toronto, île, brise-lames, ouvrage de protection		133,658 00			133,658 00
Treadwell, quai			384 79		384 79
Victoria, Port Hr. (Port McNicoll), quai (entrepôt)	1,843 25		124 25		1,967 50
Wendover, quai			416 37		416 37
Wheatley, jetée			1,946 97		1,946 97
Whitby, jetées		619 49			619 49
Windermere, quai			198 15		198 15
Windsor, quai			231 40	1,770 00	2,001 40
Généralement	7,306 00			10,512 92	17,818 92
Totaux, Ontario	186,688 1	1,354,746 02	181,340 06	92,987 55	1,815,761 80
Manitoba—					
Big George, Ile	17,172 59				17,172 59
Big Island (Hecla), quai		693 80			693 80
Dauphin, rivière, quai		304 35			304 35
Delta, ouvrages de protection		2,484 09			2,484 09
Hole River, enlèvement d'obstructions		3,014 00			3,014 00
Lac Winnipegosis	171 00				171 00
Le Pas, quai	13,309 75	7,063 36			20,373 11
Petite rivière Pembina (barrage)			1,854 76		1,854 76
Rivière Rouge, protection du chenal			8,298 78		8,298 78
" embouchure	12,408 00				12,408 00
St-Andrews, rapides, écluse et barrage				21,469 56	21,469 56
Selkirk, étang	2,425 54				2,425 54
" quai et cale d'accostage	909 99			4,715 72	5,625 71
Wanipigow, riv. enlevem. d'obstruct.		1,466 74			1,466 74
Généralement				2,411 91	2,411 91
Totaux, Manitoba	46,396 87	15,026 34	10,153 54	28,597 19	100,173 94
Sakatchewan et Alberta—					
Fort McMurray, améliorations du quai		2,002 96			2,002 96
Généralement				295 84	295 84
Totaux, Saskatchewan et Alberta		2,002 96		295 84	2,298 80
Colombie-Britannique					
Ainsworth, estacade de défense		1,145 38			1,145 38
Ainsworth, quai		1,742 34			1,742 34
Albion, quai			960 46		960 46
Alert Bay, quai flottant		771 04			771 04
Alice Arm, quai		14,432 37			14,432 37
Anderson, lac, ouvrage en encaissement		474 56			474 56
Bamfield, quai, etc			56 10		56 10

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignations des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—suite					
Barnston Island, quai			404 54		404 54
Beaton, quai			22 52		22 52
Bella Bella, quai			182 24		182 24
Bindley's Landing, débarcadère flottant			105 15		105 15
Bold Point, quai flottant			105 47		105 47
Boswell, quai flottant		8,668 78			8,668 78
Burnaby (ave Queen), quai		1,411 72			1,411 72
Burton, nouveaux piliers en pilotis		454 57			454 57
Campbell, riv., quai			7,546 92		7,546 92
Camp Island, quai			119 59		119 59
Capilano, barrages de direction			901 13		901 13
Carroll's Landing, quai		7,675 14			7,675 14
Chemainus Landing, quai flottant			85 85		85 85
Chilliwack, quai (hangar)		681 12			681 12
Church House, quai			8 94		8 94
Clayoquot, quai flottant			242 64		242 64
" quai			350 00		350 00
Colombie, riv. en aval de Burton, clayonnage			1,154 03		1,154 03
Comox, quai			292 55		292 55
Coquitlam, rivière		1,749 72			1,749 72
Courtenay, rivière	424 90				424 90
Courtenay, quai		2,061 85			2,061 85
Cowichan Bay, quai		8,391 99			8,391 99
Crescent Bay, quai			120 60		120 60
Deep Cove, quai			168 00		168 00
Deer Park, quai			763 50		763 50
Degnans Bay, quai			338 00		338 00
Digby Island, quai			37 60		37 60
Donley's Landing, quai flottant			63 33		63 33
Eagle Cliff, quai flottant			397 81		397 81
East Arrow Park, quai		92 88			92 88
Edgewood, quai			316 15		316 15
English Bay, quai		2,500 00			2,500 00
Esquimalt	5,552 94				5,552 94
" nouveau bassin de radoub		1,266,184 89			1,266,184 89
" vieux bassin de radoub				21,882 90	21,882 90
Ewing's Landing, quai flottant			987 04		987 04
Fraser, quai			80 45		80 45
Fraser, rivière, améliorations:—					
Barre Annieville, éperons			2 06		2 06
Nicomen, barre McDonald	31,217 86				31,217 86
North Arm (Bras Nord)	25,245 08				25,245 08
Sandheads	8,990 43				8,990 43
Bateau arrache-souches «Samson»				28,562 15	28,562 15
Steveston, jetée	26,799 95	8,320 52			35,120 47
Woodward, étang	61,518 05				61,518 05
Fulford Harbour, quai			98 80		98 80
Ganges Harbour, quai		8,104 57			8,104 57
Gibson Landing, quai			156 87		156 87
Gower Point, quai flottant			635 19		635 19
Grace Harbour, quai flottant			105 48		105 48
Graham, quai		2,695 16			2,695 16
Granite Bay, quai			21 27		21 27
Grey's Creek, quai			498 32		498 32
Halcyon, quai			118 75		118 75
Harrop, quai			124 24		124 24
Hatzio	5,672 40				5,672 40
Heriot Bay, quai flottant			441 57		441 57
Holberg, abords du quai		1,799 70			1,799 70
Hope Bay (Pender, île), quai			3,618 15		3,618 15
Hornby Island, quai			745 25		745 25
Ioco (Sunnyside), quai		7,266 72			7,266 72
Irvings Landing, quai flottant			29 12		29 12
Johnson's Landing, quai			267 11		267 11

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignations des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—suite					
Kaslo, quai			2,956 04		2,956 04
Killiney, quai			2,547 13		2,547 13
Kincolith, quai			8,353 26		8,353 26
Kokanee, quai			488 60		488 60
Kootenay Bay, quai			65 28		65 28
Kootenay Landing	15,983 62				15,983 62
Kuskanook, quai		5,311 59			5,311 59
Ladysmith, quai		9,918 36			9,918 36
Lang Bay, quai			2,240 45		2,240 45
Lloyd Point, quai flottant			68 00		68 00
Lockport, quai			100 00		100 00
Long Bay, quai flottant			214 81		214 81
Long Beach, quai			97 88		97 88
Lyall Harbour, quai			128 00		128 00
Maples Bay, quai			2,219 28		2,219 28
Mary Island, quai			375 00		375 00
Manson's Landing, quai		5,207 35			5,207 35
McDonald's Landing, quai			205 91		205 91
Minto Landing, cale de halage		33 77			33 77
Mirror Lake, quai			1,927 73		1,927 73
Mission, quai			968 85		968 85
Nahun, quai			265 00		265 00
Nakusp, quai			177 82		177 82
Nanaimo, quai			2,076 52		2,076 52
Needles, quai			1,182 29		1,182 29
New Mascott, quai			796 15		796 15
New Massett, règlement des réclamations pour l'éboulement du quai		1,639 83			1,639 83
New Westminster	3,644 44				3,644 44
North Gabriola Island, quai			1,632 38		1,632 38
Okanagan, barrage régulateur			1,858 76		1,858 76
Okanagan Mission, quai			262 35		262 35
Peachland, quai			1,766 14		1,766 14
Pitt Lake	3,977 20				3,977 20
Port Alberni, quai			354 00		354 00
Port Clements, quai			768 00		768 00
Port Haney, quai			29 67		29 67
Port Hardy, quai			619 55		619 55
Port Washington, quai			2,481 49		2,481 49
Powell River, prolongement du quai		1,682 26			1,682 26
Prince Rupert, station de la quar., quai			184 00		184 00
Princess Creek, quai flottant		1,740 00			1,740 00
Proctor, quai flottant	188 45	1,489 00			1,677 45
Quathiaski Cove, quai			2,161 87		2,161 87
Queens Bay, quai			75 12		75 12
Ronata, quai			11 00		11 00
Retreat Cove, quai			2,369 51		2,369 51
Robert's Bay, quai flottant			802 94		802 94
Roy, quai flottant			317 00		317 00
Royston, quai			969 99		969 99
Salmon Arm (dist. de Cariboo), quai			557 78		557 78
Salmon Arm (dist. de Sayward), quai			1,404 64		1,404 64
Sandspit Point, reconstruction du quai		8,575 77			8,575 77
Saturna Island			65 13		65 13
Savary Island, quai		267 76			267 76
Seaford, quai flottant			1,190 25		1,190 25
Sherwood, quai flottant			87 88		87 88
Shoal Bay, quai flottant		402 50			402 50
Sicamous, prolongement du quai		2,130 74			2,130 74
Skeena, rivière	11,604 80				11,604 80
Skidegate, quai			1,639 46		1,639 46
Snug Cove, quai flottant		1,127 66			1,127 66
Sointulak, quai			1,197 00		1,197 00
Sooke, quai			2,559 42		2,559 42
Sorrento, quai		2,670 07			2,670 07

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—fin					
South Gabriola Island, quai		1,672 42			1,672 42
South Pender Island, quai			2,296 41		2,296 41
Squamish, quai	447 75		1,178 48		1,626 23
Squirrel Cove, quai flottant		838 64			838 64
Stag Bay, quai flottant			14 54		14 54
Stapelby, quai flottant			97 07		97 07
Stewart, quai		1,842 10			1,842 10
Stickine, riv., enlèvement d'obstructions		50 00			50 00
Summerland, quai			58 05		58 05
Sumas	3,734 75				3,734 75
Sunshine Bay, quai (hangar)			71 30		71 30
Surge Narrows, quai flottant			107 70		107 70
Syringa Creek, quai			299 18		299 18
Thetis Island, quai		985 09			985 09
Tofino, quai			4,588 87		4,588 87
Trépanier, quai			154 45		154 45
Tucker Bay (île Lasquetti), quai			498 94		498 94
Ucluelet, quai			68 27		68 27
Union Bay, quai			125 00		125 00
Upper Pitt Lake, quai		3,934 16	318 20		4,252 36
Vancouver, First Narrows	930 09				930 09
Velvelet, quai			106 82		106 82
Victoria, port, améliorations	94,288 23	350 50			94,638 73
West Arrow Park, quai			110 80		110 80
White Rock, quai			123 06		123 06
William's Head, station de quar., quai			1,231 05	209 46	1,440 51
" " quai à charbon			958 88		958 88
" " piliers en pilotis		790 00	2,424 00		3,214 00
Williams Landing, quai flottant			108 35		108 35
Wyatt Bay, quai flottant			84 40		84 40
Généralement	5,761 97			10,935 40	16,697 37
Totaux, Colombie-Britannique	305,982 91	1,399,284 59	90,515 94	61,589 91	1,857,373 35
Territoire du Yukon—					
Stewart, riv., améliorations		5,843 78			5,843 78
Total, Territoire du Yukon		5,843 78			5,843 78
Ports et rivières, généralement—					
Dépenses générales du personnel, etc.				12,816 38	12,816 38
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc				507,790 22	507,790 22
Forage d'essai pour les divers travaux en projet		9,404 72			9,404 72
Totaux, généralement		9,404 72		520,606 60	530,011 32

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Suite*

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
OUTILLAGE DE DRAGAGE.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Provinces Maritimes	....	76,924 41	....	76,924 41
Ontario et Québec	....	26,970 11	....	26,970 11
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	3,465 18	3,065 33	....	6,530 51
Colombie-Britannique	....	13,534 50	....	13,534 50
Totaux, outillage de dragage	3,465 18	120,494 35	....	123,959 53
PONTS ET CHAUSSÉES				
Provinces Maritimes—				
Grand Etang, pont, N.-E.				
St-Léonard, N.-B., pont International	....	99 84	....	99 84
Edmundston, pont International	1,958 93	....	....	1,958 93
	145,852 56	....	....	145,852 56
Québec et Ontario—				
Burlington, chenal, nouveau pont				
Ottawa, cité, ponts et chaussées entretenus par le gouvernement:—	262,220 16	....	....	262,220 16
Place Connaught et rue Wellington				
Nouveau pont des Chaudières	....	....	2,226 03	2,226 03
Eclairage, ci-dessus mentionné	3,313 34	3,435 11	....	6,748 45
York, Pont (Grande Rivière)	....	....	2,273 41	2,273 41
	....	5,083 12	....	5,083 12
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique				
Banff, pont (pont anthracite)				
" nouveau pont	....	16 20	....	16 20
Capilano, pont	157,604 02	....	....	157,604 02
Edmonton, pont	10,687 13	....	....	10,687 13
Netley Cut, pont, Man	138 66	....	....	138 66
Shellmouth, pont Man	....	522 90	....	522 90
	....	761 29	....	761 29
Totaux, ponts et chaussées	581,774 80	9,918 46	4,499 44	596,192 70
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES ET TÉLÉPHONIQUES				
Cap Ray—Terre-Neuve	....	....	500 00	500 00
Provinces Maritimes—				
Baie de Fundy, lignes de la	....	....	4,743 36	4,743 36
Cap Breton. lignes du	648 00	....	47,702 63	48,350 63
Chatham-Escuminac, ligne de	....	....	2,155 56	2,155 56
Pictou, câble	8,942 50	....	....	8,942 50
Ile du Prince-Edouard et terre ferme, câble	....	....	14,032 58	14,032 58
Québec, terre ferme—				
Lignes du comté de Dorchester	....	....	303 93	303 93
Côté nord, à l'est de Bersimis	....	....	37,573 85	37,573 85
" à l'ouest de Bersimis	....	....	21,656 85	21,656 85
Québec, lignes du comté de	....	1,800 00	3,334 50	5,134 50
Lignes de Timiskaming	....	....	5,627 10	5,627 10
Iles de Québec—				
Système de l'Anticosti	....	....	11,802 55	11,802 55
Vaisseau-Câble «Tyrian»	....	....	65,224 40	65,224 40
Système de la Grosse Ile, Ile-aux-Coudres et l'Ile d'Orléans, Iles-de-la-Madeleine, système des	....	171 00	8,065 58	8,236 58
Provinces Maritimes et du Golfe en général	....	....	10,291 03	10,291 03
	....	....	9,502 73	9,502 73
Ontario—				
Ile Pelée, système de l'				
	....	....	2,933 22	2,933 22
Saskatchewan et Alberta—				
Saskatchewan, système de la				
Alberta, système de l'	....	....	72,476 99	72,476 99
	10 80	....	112,504 44	112,515 24

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1922—*Fin*

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES ET TÉLÉPHONIQUES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique et Yukon—				
Ashcroft-Dawson, système	20,637 25	....	264,319 29	284,956 54
Colombie-Britannique, système de terre ferme	21,635 61	20,996 89	106,883 97	149,516 47
Colombie-Britannique—Ile de Vancouver, système	1,932 95	....	144,120 72	146,053 67
Service télégraphique, généralement	....	....	1,585 83	1,585 83
Totaux, lignes télégraphiques et téléphoniques	53,807 11	22,967 89	947,341 11	1,024,116 11
DIVERS				
Arpentages—				
Provinces Maritimes	....	....	24,432 45	....
Québec	....	....	24,250 64	....
Ontario	....	....	31,062 38	....
Manitoba	....	....	6,474 21	....
Saskatchewan et Alberta	....	....	3,145 26	....
Colombie-Britannique	....	....	19,680 87	....
Généralement	....	....	758 91	109,804 72
Barrages—Réservoirs de la rivière Ottawa supérieure.—				
Dommages aux terrains	23,293 89	....	....	23,293 89
Barrage des Quinze	....	....	19,448 64	19,448 64
Barrage Timiskaming	....	....	14,413 41	14,413 41
Généralement	....	....	56,393 21	56,393 21
Division des comptes—				
Salaires et dépenses de voyages des agents, commis etc., du service extérieur	....	....	21,734 08	21,734 08
Gratuités aux veuves ou autres représentants de 45 employés décédés, en vertu de l'Acte amendé du Service Civil (Sec. 30).	....	....	8,829 47	8,829 47
Monument à la mémoire de feu lt.-col. H. Baker, M.P	1,500 00	....	....	1,500 00
Opération et entretien des bateaux d'inspection	....	....	15,329 92	15,329 92
Mesurages et sondages dans les rivières	....	....	11,902 04	11,902 04
Perception des revenus du ministère des Travaux publics	....	....	4,007 95	4,007 95
Acte de la retraite du Service Public—Gratuités aux employés en retraite	....	....	37,029 12	37,029 12
Boni pour subvenir au coût de la vie	....	....	410,318 24	410,318 24
Augmentations des salaires résultant de l'application de la reclassification du S.C. (Vol 529)	....	....	31,692 94	31,692 94
Totaux, divers	24,793 89	....	740,903 74	765,697 63

PARTIE II

DÉPENSES du ministère des Travaux publics du Canada chargées aux crédits de démobilisation

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse									
Dartmouth, M. et D., vieille école du Parc		3,742 59	41 66						3,784 25
Halifax, casernes, Commune Nord	41 80								41 80
" Bellevue, hôpital militaire	3,743 77								3,743 77
" Camp Hill, hôpital militaire	1,311 74								1,311 74
" dépôt de licenciement, quai n° 2	91,086 03								91,086 03
North Sydney, Station d'aviation	1,968 88								1,968 88
Stellarton, M. et D., arsenal			525 00						525 00
Sydney, R.C.S., édifice McLeod, division médicale			125 00						125 00
" édifice Ross			170 00						170 00
Sydney Mines. M. et D., 36e batterie, F.A.C.			450 00						450 00
Truro, bureau de l'établissement des soldats		22 54							22 54
Weymouth, M et D., arsenal			180 00						180 00
" garage		27 40	135 00						162 40
Yarmouth, M. et D., 84e batterie de campagne			450 00						450 00
Ile du Prince-Édouard									
Charlottetown, édifice Riley, S.S.B.		48 07	825 00						873 07
" R.C.S., div. des métiers, etc., rue Grafton			529 50						529 50
Summerside, R.C.S., édifice Thomas Andrew, (division des métiers)			30 00						30 00
Nouveau-Brunswick									
Edmundston, M. et D., arsenal			1,260 00						1,260 00
Fredericton, hôpital militaire	482 82								482 82
Marysville, M. et D., édifice des chev. de Pythias			260 00						260 00
Moncton, arsenal, rue George			320 00						320 00
" M. et D., batterie de campagne, C.F.A.			450 00						450 00
" " édifice de Moncton Paint Co.			1,833 33						1,833 33
Riverglade, sanatorium	5,263 43								5,263 43

St-Jean, comté, hôpital militaire	1,034 00								1,034 00
" hôpital Lancaster	115 00								115 00
" M. et D., édifice de la Canada Life			175 00						175 00
" " quartiers généraux n° 7			1,875 00						1,875 00
" R.C.S., clinique dentaire			450 00						450 00
" " édifice Pacific Dairies			748 70						748 70
" " édifice Stockton, 94 rue Prince William			13 60						13 60
Sackville, M. et D., rue Crescent			225 00						225 00
Québec									
Danville, bureau du R.S.		13 56							13 56
Fraserville (Riv.-du-Loup), M. et D., arsenal			1,080 00						1,080 00
Granby, M. et D., arsneal			1,150 00						1,150 00
Hull, 70ième régt, 127-9 rue Main			1,300 00						1,300 00
Lachute, 11ème rgt. Argenteuil Rangers, rue Main			280 00						280 00
Montréal, M. et D., arsenal Victoria Rifles			875 00						875 00
" " "Grey Head", 148 rue McTavish, hôpital et garage			4,785 00						4,785 00
" " 23 rue Mance, district militaire n° 4			3,964 77			33 62			3,998 39
" " vieille église de la rue Stanley, 55ème Irish Rangers			4,500 00						4,500 00
" " édifice Read, magasins militaires de munitions			833 33						833 33
" " Verdun, compagnie n° 2, machine gun, stn du feu			1,250 00						1,250 00
" " Westmount Rifles, 1215 ave Greene			1,875 00						1,875 00
" " garage, 142-144 rue Bleury		38 57	250 00						288 57
" R. C. S., Ames-Holden, édifice		10,445 66	14,628 90	346 13	564 32		137 83		26,122 84
" " édifice Caron, div. d'entrain			20 25						20 25
" " édifice Drummond			1,798 01						1,798 01
" " édifice Lyman, magasin			250 00						250 00
" " édifice "Prince of Wales", vieux Collège Loyola, 63 rue Drummond		5 79	21,996 54	255 91	610 39		70 09		22,938 72
" " école des métiers, 163 rue Ontario			375 00						375 00
" " 186 rue Windsor			191 65						191 65
Québec, édifice Lindsay, bur. du rétablissement des soldats		274 47	313 97						588 44
" M. et D., rue d'Auteuil			843 75						843 75
" R.C.S., édifice du Merger			789 00						789 00
" divers édifices			62 75						62 75
Ste-Anne-de-Bellevue, hôpital militaire	18,868 39								18,868 39
Sherbrooke, édifice Sun Life, Bur. R.S.		252 99	1,160 00						1,412 99

DÉPENSES du ministère des Travaux publics du Canada chargées aux crédits de démobilisation—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Édifices d'Ottawa									
Bur. de la Comm. des Pens., édifice fédéral			618 55						618 55
" " " édif. "Transporta."		825 00							825 00
Comm. des Archives historiques, angle des rues Sparks et Kent			4,450 00						4,450 00
M. et D., édifice Daly, bureau des Archives		9,000 00							9,000 00
" garage, angle des rues Duke et Queen			2,658 09			59 25			2,717 34
" édifice O. A. A. C., 5ème P.L.D.G., brigade d'artillerie			8,231 65	381 92					8,613 57
Résid. de sir Sanford Fleming	3,000 00		1,379 89			54 15			4,434 04
Edifice des trophées de guerre, rue Sussex	80 00								80 00
Généralement				26 17					26 17
Ontario (non compris Ottawa)									
Bowmanville, M. et D., rue King, cie n° 1 du régiment de Durham			195 00						195 00
Brantford, M. et D., édifice "Schultz" arsenal de la 32e batterie			3,965 00						3,965 00
" " 29 rue Gilkison			99 74						99 74
" R.C.S., angle des rue King et Dalhousie			330 12						330 12
Brighton, hôtel de ville, cie "B", rég. de Northumberland			60 00						60 00
Burlington, Brant House, hôp. militaire	9,371 10								9,371 10
Campbellford, M. et D., édifice Irwin			120 00						120 00
Chatham, batterie "E", 2e brigade de mitrailleuses			720 00						720 00
Collingwood, M. et D., hôtel de ville		51 00	120 00						171 00
Cornwall, M. et D.			390 00						390 00
Dunville, M. et D.			94 67						94 67
Fort William, établiss. des S., édif. Cuthbertson			84 00						84 00
Fort William, M. et D., édifice Murphy			900 00						900 00
Goderich, hôtel Colborne, rue Hamilton, M. et D.			360 00						360 00
Greens Creek, Commission d'aviation	18 55								18 55
Guelph, R.S.C., édifice du "Herald"			600 00						600 00

Hamilton, édifice "Royal Market", commission des pensions			1,525 00						1,525 00
" R.S.C., 92 rue McNab			500 00						500 00
Huntsville, M. et D., rue Main, Cie nº 1 des "Pioneers"			175 00						175 00
Ingersoll, M. et D., édifice de la banque de Montréal, Corps des signaux			63 00						63 00
Ingersoll, M. et D., vieille église sur l'emplacement de la salle d'exercices militaires		100 00							100 00
Kenora, M. et D., arsenal			1,000 00						1,000 00
Kingston, M. et D., hôpital militaire Queen's	492 00								492 00
" " magasin militaire, édifice "Cement"			2,816 36						2,816 36
" sanatorium "Mowat"	4,004 87								4,004 87
" R.C.S., garage, angle des rues Brock et Montréal			105 00						105 00
" " édifice "Golden Lion"		10 00	1,360 00						1,370 00
" " édifice de la Cie "Kingston Hosiery"			1,050 00						1,050 00
" " vieille bâtisse du Collegiate		200 00	1,000 00						1,200 00
" " rééducation des soldats, édifice Merchants Bank			189 59						189 59
" Sydenham, hôpital d'isolation "Ongwanda"	6,518 52								6,518 52
London, R.C.S., 81 rue King		140 00	560 00						700 00
" " Commission des pensions, 184-190 rue Horton			3,900 00						3,900 00
" " boutiques, 562 rue Talbot			760 00						760 00
" hôpital militaire "Westminster"	71,124 74								71,124 74
Newmarket, hôpital militaire	25,000 00								25,000 00
Owen Sound, M. & D., 31e régiment de Grey			515 83			2 50			518 33
Perth, M. & D.			93 75						93 75
Peterboro R.C.S., édif., Barrie, div. de rééducat.			580 83						580 83
Pontypool (co. Durham), M. & D., ave Hillside, 3e dragons			260 00						260 00
Powasson, M. & D., rue King			70 00						70 00
St. Catharines, R.C.S., 46 rue Queen, division de rééducation			15 00						15 00
St. Marys, M. &. D., rue Water			422 50						422 50
St. Marys, M. & D.			275 00						275 00
Sarnia, M. & D., vieil édifice de l'aqueduc, batterie de Sarnia			1,085 00						1,085 00
Sault-Ste-Marie, M. & D., 849 rue Queen-Ouest			40 00						40 00
Smith's Falls, M. & D., 19 rue Main			151 25						151 25
Toronto, commission des pensions, édifice Crown Life			3,690 00						3,690 00
Toronto, station de dispersion des soldats	5,832 30								5,832 30
Toronto, hôpital militaire central (vieux collège *Bishop Strachan*)			8,451 69			77 57			8,529 26
Toronto, salle «Euclid», hôpital militaire	222 00								222 00

DÉPENSES du ministère des Travaux publics du Canada chargées aux crédits de démobilisation—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—(suite)									
Toronto, M & D., angle des rues Dundas and Pacific, 36e rég. de Peel	....	....	990 00	....	....	....	....	....	990 00
Toronto, M. & D., magasins militaires, 174 ave Spadina	....	....	6,260 87	616 00	25 65	....	6 28	....	6,908 80
Toronto, M. & D., bureau de démobilisation, 287 rue Queen-Ouest	....	....	2,100 00	....	....	....	....	....	2,100 00
Toronto, M. & D., 69-71 rue King-Ouest	....	....	1,950 00	....	....	....	....	....	1,950 00
Toronto, M. & D., 48 ave University, quartier des sergents «Queens Own Rifles»	....	....	600 00	....	....	....	....	....	600 00
Toronto, M. & D., vieille école technique	....	....	150 00	....	....	....	....	....	150 00
Toronto, quartiers du district militaire n° 2, Cawthra House, 211 rue College	....	....	6,500 00	....	....	....	....	....	6,500 00
Toronto, hôpital orthopédique	10,938 96	....	....	....	....	....	....	....	10,938 96
Toronto, R.C.S., clinique dentaire, édifice «Orthopaedic», 184 ave Spadina	....	41 38	....	535 31	....	....	....	....	576 69
Toronto, M. & D., édifice «Henry», angle des rues Richmond et Duncan	....	....	3,917 31	....	....	....	....	....	3,917 31
Toronto, M. & D., transport mécanique, rue Dupont, garage	....	50 00	5,530 65	....	....	....	....	....	5,580 65
Toronto, M. & D., quartiers des garde-malades, 141 rue Isabella	....	....	125 00	....	....	....	....	....	125 00
Toronto, M. & D., magasin à l'angle des rues Pearl et Simcoe	....	630 28	2,802 70	....	60 55	38 67	3 93	....	3,536 13
Toronto, M. & D., division de re-éducation, 592 rue King	....	....	5,350 00	....	....	....	....	....	5,350 00
Toronto-Nord, hôpital orthopédique (Davisville)	32,343 92	....	4,926 81	....	....	....	....	....	37,270 7
Trenton, arsenal, rég. des comtés Hastings et Prince Edward	....	....	450 00	....	....	....	....	....	450 00
Windsor, R.C.S., 76 rue Pitt-Est	....	10 00	....	....	....	4 59	....	....	14 59
Windsor, R.C.S., division de re-éducation, 24 rue London-Est	....	4 92	1,400 00	....	....	....	....	....	1,404 92
Manitoba									
Morden, M. et D., arsenal, angle de la rue Railway et de la 8e rue	....	8 80	400 00	....	....	....	....	....	408 80
Souris, M. et D., escadron B., 1er «Manitoba Rifles»	....	46 00	....	....	....	....	....	....	46 00

Victoria Beach, station d'aviation	13 00								13 00
Winnipeg, arsenal et salle d'exercices militaires, 220 rue Hampton			600 00						600 00
Winnipeg, hôpital militaire «Deer Lodge»			2,200 00						2,200 00
Winnipeg, R.C.S., édifice «Bon Accord», magasins médicaux de l'Ouest			1,680 00						1,680 00
Winnipeg, D.C.R., édifice de la Chambre de Commerce, service d'information			120 00						120 00
Winnipeg, D.C.S., édifice «Keewaydon»			2,315 00						2,315 00
Winnipeg, D.C.S., garage du transport mécanique, 297 rue Burwell			518 00						518 00
Winnipeg, D.C.S., édifice «Notre Dame Investment»			16,558 50						16,558 50
Winnipeg, étab. des Board S. (édifice Enderton)		1,924 91	5,215 00						7,139 91
Winnipeg, «Tuxedo», hôpital militaire	18,876 00								18,876 00
Saskatchewan									
Kerrobert, M. et D.			375 00						375 00
Kindersley, quartiers généraux du 18e «Can. Light Horse»			600 00						600 00
Moose Jaw, hôpital (parc Ross)	1,138 89								1,138 89
Prince Albert, édifice Harphill, l'étab. des S.		811 31	3,450 00						4,261 31
Qu'Appelle, M. et D., 10e brigade d'artillerie			200 00						200 00
Regina, M. et D., arsenal, salle St. Andrew			2,400 00						2,400 00
Regina, M. et D., div. de démobilisation, édifice Sherwood	411 94								411 94
Regina, M. et D., garage, 14e avenue et rue Albert			710 00						710 00
Regina, M. et D., district militaire n° 12			5,800 00						5,800 00
Regina, M. et D., dist. militaire n° 12, étables			270 00						270 00
Regina, M. et D., corps de munitions, hutte pour les munitions			120 00						120 00
Regina, M. et D., corps de munitions, édifice de l'exposition			782 15						782 15
Regina, M. et D., corps de munitions, angle des rues Dewdney et Ottawa			1,950 00						1,950 00
Regina, M. et D., corps de munitions, 8e ave et rue Ottawa			2,139 96						2,139 96
Regina, M. et D., corps de munitions, dépôt sur les lots nos 21–24			7,800 00						7,800 00
Regina, M. et D., hutte "Red Triangle"			1,219 30						1,219 30
Regira, M. et D., établissement des soldats, édifice "Westman"		929 34	5,570 00						6,499 34
Regina, M. et D., R.C.S., édifice des V.G.G., rue Albert et 14e Avenue			5,208 00						5,208 00
Rosetown, M. et D., 18e Can. Light Horse			375 00						375 00
Saltcoats, M. et D.			135 00						135 00
Saskatoon, M. et D., arsenal (vieille église Knox)			1,200 00						1,200 00

DÉPENSES du ministère des Travaux publics du Canada chargées aux crédits de démobilisation—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan—Fin									
Saskatoon, M. et D., quartiers généraux de la 12e brigade			2,212 90						2,212 90
Saskatoon, M. et D., l'établissement des soldats, édifice "Canada Life"		87 15	2,038 80						2,125 95
Saskatoon, M. et D., l'établissement des soldats, édifice "Connaught"		1,397 65	5,708 86						7,106 51
Swift Current, M. et D., arsenal			698 00						698 00
Weyburn, M. et D., arsenal, 5e rue			500 00			5 70			505 70
Alberta									
Banff, M. et D., 4e rég. d'infanterie, 307 ave Banff			660 00						660 00
Calgary, M. et D., 938, 15e avenue			60 00						60 00
Calgary, M. et D., garage, 330, 5e ave-Ouest			775 00						775 00
Calgary, M. et D., garage pour les automobiles			305 00						305 00
Calgary, M. et D., magasins de munitions, 10e ave et 7e rue, Ouest			5,800 00						5,800 00
Calgary, M. et D., quartiers généraux du district militaire n° 13		2 95	1,350 00	138 48					1,491 43
Calgary, M. et D., réparation et emmagasinement des wagons, 711, 12e avenue			105 00						105 00
Calgary, R.C.S. et l'établissement des soldats, édifice "Lancaster"			8,466 78						8,466 78
Calgary, M. et D., hôpital "Col. Belcher", édifice "Can. Fairbanks"			10,800 00						10,800 00
Calgary, M. et D., transport mécanique, 525 A, 22e avenue-Ouest			440 00						440 00
Calgary, M. et D., résidence des garde-malades, 1417, 7e ave, nord-ouest		32 25	530 00						562 25
Calgary, M. et D., cours de thérapeutique, 515, 6e ave, Ouest			500 00						500 00
Calgary, M. et D., édifice "Southam", établissement des soldats		2,369 13	9,099 95		322 64				11,791 72
Calgary, M. et D., hôpital "Sunnyside"	2,586 09		3,000 00						5,586 09
Calgary, M. et D., R.C.S., usines, etc., 606 et 608, 2e rue, Est			1,717 50						1,717 50
Edmonton, R.C.S., 10125, 100A rue, boutique orthopédique			440 00						440 00

Edmonton, R.C.S., et établis. des soldats, édifice "McLeod"		1,006 39	4,075 00						5,081 39
Edmonton, établis. des soldats, édifice "Williamson", avenue Jasper		883 61	16,099 93						16,983 54
Edmonton-Sud, hôpital militaire "Strathcona"			18,185 46						18,185 46
Lethbridge, quartiers généraux, régiments d'artillerie et d'infanterie....6e ave et 6e rue			2,250 00						2,250 00
McLeod, M. et D., hôtel "American", 93e batterie			375 00						375 00
Medicine Hat, M. et D., édifice de la banque de Québec, 1er bataillon d'Alberta			1,875 00						1,875 00
Red Deer, M. et D., théâtre "Empress", 78e batterie, C.F.A.			450 00						450 00
Colombie-Britannique									
Balfour, R.C.S., hôtel du lac Kootenay			7,188 38						7,188 38
Courtenay, Townsite, batterie "G" de la 11e brigade			300 00						300 00
Cranbrook, M. et D., édifice "Hanson"			65 00			10 00			75 00
Esquimalt, Work Point, casernes	20,279 00								20,279 00
Nanaïmo, patinoir, batterie "H", 11e brigade			600 00						600 00
Point Grey, hôpital militaire Shaughnessy	4,982 00								4,982 00
Prince Rupert, M. et D., arsenal, 121-2e avenue		200 00	1,200 00						1,400 00
Vancouver, M. et D., édifice "Fee", 570 rue Granville (chambres)			300 00						300 00
Vancouver, M. et D., huttes militaires, terrain de jeux, rue Gamble			600 00						600 00
Vancouver, M. et D., édifice "Riggs & Selman". 317-321 rue Pender			950 00						950 00
Vancouver, M. et D., quartiers généraux du 72e régiment, 1255 rue Pender, Ouest			1,500 00			1 65			1,501 65
Vancouver, M. et D., 1117 rue Seaton, 72e régiment de Highlanders			1,850 00			5 30			1,855 30
Vancouver, M. et D., magasin de munitions, 1178-1198 rue Hamilton			3,500 00						3,500 00
Vancouver, M. et D., magasin de munitions, 1152 rue Mainland			40 00						40 00
Vancouver, M. et D., étables, angle des rues George et Gilford		100 00	3,50) 0			8 40			3,608 40
Vancouver, R.C.S., édifice "Board of Trade"		134 56	2,655 00						2,789 56
Vancouver, R.C.S., vieil édifice "Thomson division de re-éducation			1,500 00						1,500 00
Vancouver, R.C.S., salle de classe et division de re-éducation, 1155 rue Pender, Ouest	40 24		2,393 74			1 30			2,435 28
Vancouver, R.C.S., et étab. des s., édif. "Duncan"			10,384 65						10,384 65
Vancouver, R.C.S., apprentissage, édifice "Arlington", 316 rue Cordova, Ouest			200 00						200 00

DÉPENSES du ministère des Travaux publics du Canada chargées aux crédits de démobilisation—*Fin*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite									
Vancouver, R.C.S., division orthopédique et chirurgicale, 780 rue Beatty	....	....	1,275 00	....	....	....	....	....	1,275 00
Vancouver, R.C.S., division des membres artificiels, vieil édifice "News Advertiser"	....	....	1,200 00	....	....	....	....	....	1,200 00
Vancouver, R.C.S., division du transport mécanique, en arrière du n° 1155, rue Pender, Ouest	....	....	125 00	....	....	....	....	....	125 00
Vancouver, R.C.S., résidence des garde-malades, 4325 rue Willow	....	50 00	120 00	....	....	....	....	....	170 00
Vancouver, R.C.S., édifice "Rogers", établissement des soldats	....	2,055 52	2,714 45	....	....	....	....	....	4,769 97
Vernon, établis. des soldats, édifice "McGaw"	....	601 37	1,500 00	778 99	....	....	....	....	2,880 36
Victoria, M. et D., quartiers des membres mariés, 509-515 rue Gore	....	110 18	540 00	....	....	8 75	....	....	658 93
Victoria, M. et D., quartiers des membres mariés, 204 rue Wilson	....	....	420 00	....	....	1 25	....	....	421 25
Victoria, M. et D., hangar n° 2, quai n° 3	....	190 00	3,900 00	....	....	....	....	....	4,090 00
Victoria, R.C.S., et étab. des soldats, édifice "Central"	....	110 79	2,021 45	....	53 07	....	....	....	2,185 31
Victoria, M. et D., édifice "Campbell", clinique dentaire	....	....	104 00	....	....	....	....	....	104 00
Victoria, M. et D., transport mécanique, angle de la rue Cornwall	....	....	80 00	....	....	....	....	....	80 00
Victoria, M. et D., garage, 1017 ave Rockland	....	400 00	400 00	....	....	....	....	....	800 00
Victoria, M. et D., division orthopédique, 913 rue Douglas	....	....	900 00	....	....	....	....	....	900 00
Victoria, M. et D., division de re-éducation, 851-853 rue Fisguard	....	....	375 00	....	....	....	....	....	375 00
Victoria, M. et D., division de re-éducation, clinique dentaire, 1406 rue Douglas	....	....	450 00	....	....	....	....	....	450 00
Divers édifices militaires en général	187 05	....	....	....	....	....	....	14,500 75	14,687 80
Bureaux des impôts en général	....	6 35	....	....	....	....	....	....	6 35
Grand total	341,377 03	39,392 48	398,010 32	3,078 91	1,636 62	312 70	218 13	14,500 75	798,526 94

DÉPENSES du ministère des Travaux publics du Canada chargées aux divers crédits

Récapitulation	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	....	100,805 84	32,278 29	100,022 80	233,106 93
Ile du Prince-Edouard	....	4,609 33	4,433 44	17,949 13	26,991 90
Nouveau-Brunswick	....	113,180 00	26,198 23	114,451 23	253,829 46
Québec	....	162,244 97	76,457 86	557,589 14	796,291 97
Ottawa	....	1,403,055 10	302,207 11	2,413,100 93	4,118,363 14
Ontario (non compris Ottawa)	....	306,055 99	95,224 50	497,619 22	898,899 71
Manitoba	....	32,594 61	25,059 50	165,348 96	223,003 07
Saskatchewan	....	33,263 05	19,540 29	102,530 28	155,333 62
Alberta	....	33,490 87	26,142 95	156,042 22	215,676 04
Colombie-Britannique	....	70,618 60	51,237 73	188,100 18	309,956 51
Yukon	....	....	....	36,886 78	36,886 78
Edifices publics	....	29,869 56	70 90	102,942 11	132,882 57
Totaux, ports et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	177,710 63	85,889 44	158,017 45	2,264 50	423,882 02
Ile du Prince-Edouard	43,146 47	17,589 28	16,837 06	553 55	78,126 36
Nouveau-Brunswick	181,730 16	1,252,830 32	64,431 94	85,236 56	1,584,228 98
Québec	145,967 66	436,296 19	153,322 24	96,493 22	832,079 31
Ontario	186,688 17	1,354,746 02	181,340 06	92,987 55	1,815,761 80
Manitoba	46,396 87	15,026 34	10,153 54	28,597 19	100,173 94
Saskatchewan et Alberta	....	2,002 96	....	295 84	2,298 80
Colombie-Britannique	305,982 91	1,399,284 59	90,515 94	61,589 91	1,857,373 35
Yukon	....	5,843 78	....	....	5,843 78
Ports et rivières en général	....	9,404 72	....	520,606 60	530,011 32
Totaux—					
Outillage de dragage	....	3,465 18	120,494 35	....	123,959 53
Ponts et chaussées	....	581,774 80	9,918 46	4,499 44	596,192 70
Lignes de télégraphe et de téléphone	....	53,807 11	22,967 89	947,341 11	1,024,116 11
Divers	....	24,793 89	....	740,903 74	765,697 63
Démobilisation	....	341,377 03	39,392 48	417,757 43	798,526 94
Grands totaux des dépenses	1,087,622 87	7,873,919 57	1,526,242 21	7,451,709 62	17,939,494 27

CONTRATS ADJUGÉS, ACTES DE VENTES ET BAUX

DIVISION DE L'AVOCAT DU M. DES T.P.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922

Travaux			Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
	ÉDIFICES PUBLICS				
	Nouvelle-Écosse				
Amherst	Manège militaire	Nivellement, pavage, gouttières, drainage, etc....	N. & M. Deskallino	24 nov. 1921	$6,695 00
Annapolis Royal	Douanes	Fourniture et installation de l'aménagement intérieur.	G. B. Handwick	6 juil 1921	935 00
Bridgewater	Bureau de poste	Changement dans l'inst. intérieur.	Geo. W. Thomson	18 mars 1922	356 00
Ile Lawlor	Stn de quarantaine	Fourniture et installation d'un système de chauff. dans l'édifice de détention, Pass., 1ère classe	Farquhar Bros	6 déc. 1921	2,010 00
"	"	Fourniture et installation de chaudière à vapeur dans la maison des bains et de désinfection.	D. A. Cummings & Co	16 déc. 1921	2,593 00
"	"	Fourniture et installation d'un système de chauffage dans la maison des bains et de désinfection.	"	16 déc. 1921	3,650 00
"	"	Forage d'un puits artésien à la	The Trask Artesian Well Co., Ltd	5 janv. 1922	$9 00 par pied—profondeur pas moindre qùe 150 pds mais à toute profondeur requise par le minist.
"	"	Cornue de chauffage pour désinfect.	Mitchell & McRae	28 mars 1922	900 00
North Sydney	Bureau de poste	Changements à l'inst. intérieure	John C. McMillan	11 fév. 1922	390 00
	Nouveau-Brunswick				
Moncton	Atelier de peinturage à Moncton	Changements et additions à l'	Harold M. Price	18 août 1921	3,781 00
Partridge Island	Station de quarantaine	Bâtisse des forces électriques, de désinfect. et des bains.	J. S. Parker & J. E. Kane	21 sept. 1921	82,950 00
"	"	Réparations et changements aux divers édifices.	W. A. Munro	18 oct. 1921	1,265 00
"	"	Plomberie, etc., d. la bât. d. bains	D. A. Cummings & Co	11 janv. 1922	2,605 00

St-Jean	Douanes	Monte-charge hydraulique	J. H. Doody	1 oct. 1921	900 00
"	Bureau de poste, magasins et bur. des impôts.	Changements, etc., à l'amenagement intérieur.	John A. Adams	30 nov. 1921	1,256 00
St-Stephen	Edifice public	Nouv. fournaise à l'eau chaude	Jas. H. McPartland & Sons	20 août 1921	1,375 00
	Québec				
Bedford	Bureau de poste	Fourn. et inst. de l'aménag. intér.	The J. T. Schell Company	29 juil. 1921	642 75
Granby	Edifice public	" " " " "	" "	17 mai 1921	3,977 00
Grosse-Ile	Résidence du sous-surintendant	Appareil de chauffage	Jobin & Paquet	29 oct. 1921	2,498 00
Montréal	Entrepôt de vérification	Inst. d'un monte-cendre hydraul.	The Turnbull Elevator Co., Ltd	4 oct. 1921	2,585 00
"	Bureau de poste central	Chaudières à vapeur et changements s'y rapportant.	W. C. Edge, Ltd	26 oct. 1291	24,592 00
Québec	Jetée Louise—Edifice d'immigrat.	Grilles et clôtures en fer à l'édifice.	Canadian Welding Works, Ltd	3 oct. 1921	4,200 00
Rivière-du-Loup	Bureau de poste	Chang. à l'instal. intérieure du	Jos. Charest	12 nov. 1921	300 00
Ste-Anne de Bellevue	Hôpitaux militaires	" " des	Quinlan, Robertson & Janin, Ltd	9 sept. 1921	8,990 00
	Ontario				
Barrie	Bureau de poste	Ascenseur hydraulique	The Turnbull Elevator Co., Ltd	1 déc. 1921	1,997 00
Burlington	Edifice Brant	Changements au système de chauf.	W. H. Miles & Co	23 nov. 1921	2,680 00
Kingston	C.M.R., édifice de l'instruction	Laboratoire et installation intér.	McKelvey Birch, Ltd	22 av. 1921	20,257 00
"	" " "	Nivellement des terrains, pavage, chaussées, etc.	T. S. Scott	13 sept. 1921	21,400 00
"	" " "	Nivellement des terrains, pavage, chaussées, etc., à l'école de caval.	R. J. McLelland	17 nov. 1921	2,250 00
Kitchener	Douanes et Rev. de l'intérieur	Changements dans les bureaux	The Globe Furniture Co	11 oct. 1921	1,265 00
Leamington	Bureau de poste	Changements et additions à l'amenagement intérieur	John A. Ed. Burrows	30 janv. 1922	850 00
Lindsay	Bureau de poste	Changements et additions à l'installation intérieure du	The J. G. Schell Co	22 août 1921	3,404 00
London	Westminster, hôpit. Psychopathiq.	Changements au système de chauffage à vapeur.	W. G. Edge, Ltd	13 juin 1921	12,863 00
"	" "	Disposition et nivellement des terrains.	Webster Cons. Co	9 août 1921	8,000 00 et prix d'unité p. les additions ou déductions qui pourraient survenir dans le contrat.
"	" "	Changements et réparations au tableau de distribution.	Taylor-Campbell Electric Company	12 nov. 1921	2,275 00
Ottawa	Ferme Expérimentale (résid. de M. Archibald).	Chauffage et plomberie	Erskine Smith & Co	29 juil. 1921	747 00
"	Hôtel des Monnaies	Installation de chaudières à vapeur	McKinley & Northwood, Ltd	27 sept. 1921	10,240 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Travaux			Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS—Suite.					
Ontario—Fin.					
Ottawa	Edifice Connaught	Construc. de chauffeurs automatiq.	W. G. Edge, Ltd	6 oct. 1921	20,700 00
"	Imprimerie Nationale	" " "	" "	6 oct. 1921	12,530 00
"	Hôtel des Monnaies	Bâtisse temp. de raffinerie—Cheminée et changements au système de ventilation.	Taylor & Lackey	19 oct. 1921	4,284 00
"	Manège militaire	Couverture du toit	McFarlane-Douglas Co., Ltd	20 oct. 1921	5,417 00 et $7.50 par 100 pds. carrés p. la planche requise.
"	Renouvellement du pavé sur la rue Wellington entre la rue Bank et Perley Home.		O'Leary, Ltd	19 oct. 1921	55,505 00 et des prix d'unité pour toutes additions ou déductions dans le contrat.
"	Bureau de poste	Changements et additions au	Art. Bourassa	3 nov. 1921	3,900 00
"	Edifice Hunter	Changements aux portes et cloisons dans le vestibule à l'entrée de la rue O'Connor.	McFarlane-Douglas Co., Ltd	1 déc. 1921	1,417 00
"	Imprimerie Nationale	Changements, etc au passage d'entrée et à la guérite sur le toit.	Jean Ernest Poirier	19 déc. 1921	7,488 00
"	Fourniture du courant alternatif ou continu nécessaire à l'éclairage et puissance électriques requis pour tous les édifices, les parcs et rues, etc., etc., sous le contrôle du gouvernement.		The Ottawa Electric Co	22 fév. 1922	Pendant 5 ans du 1er oct. 1921, liste des prix.
"	Fourniture du courant alternatif ou continu nécessaire pour l'éclairage et puissance électriques requis pour tous les édifices occupés par le gouvernement, y compris les terrains adjacents.		The Ottawa Hydro Electric Commission.	22 fév. 1922	Pendant 5 ans du 1er oct. 1921, liste des prix.
Walkerton	Edifice public	Pose des fils et lampes électriques avec accessoires.	Harris Bros	19 janv. 1922	1,475 00

		Manitoba			
Victoria Beach	Station d'aviation	Achèvement de la plate-forme	Wm. John Wood	14 sept. 1921	2,316 00
Winnipeg	Hôpital militaire "Tuxedo"	Changements et additions à la vieille usine du pouvoir élect.	Cotter Bros., Ltd	24 oct. 1921	17,450 00
		Alberta			
Calgary	Entrepôt de vérification	Changements au 4ème étage pour les bureaux de l'Impôt.	Baird & Stevenson, Ltd	5 déc. 1921	2,350 00
High River	Station d'aviation	Edifices pour atelier et bureaux de télégraphe sans fil.	Percy Taylor	9 sept. 1921	9,715 00
Red Deer	Bureau de poste	Installation intérieure du	Baird a& Stevenson, Ltd	8 nov. 1921	2,775 00
		Saskatchewan			
Estevan	Bureau de poste	Changem. dans l'install. intérieure	Wm. Maurer	30 nov. 1921	537 00
Moose Jaw	Edifice public	Monte-charge électrique	Otis Fensom Elevator Co., Ltd	18 fév. 1922	3,600 00
"	Bureau de poste	Changem. dans l'install. intérieure	The Western M'f'g Co., Ltd	17 fév. 1922	2,030 00
"	Edifice public	Fourniture et installation de la cage de l'ascenseur.	Bird, Woodall & Simpson	18 fév. 1922	3,800 00
Saskatoon	"	Changements dans le système de chauffage à l'eau chaude	D. A. Ross & H. L. Parnell	20 oct. 1921	3,943 00
		Colombie Britannique			
Bamfield	Edifice des douanes et télégraphe	Construction de l'	Geo. Calder	31 août 1921	9,535 00
Fairmont	Casernes de la Gendarm. à cheval.	Syst. d'aqued. et de can. d'égoûts	Barr & Anderson, Ltd	20 juil. 1921	4,715 00
Nanaimo	Bureau de poste	Changem. dans l'install. intérieure	McCrae Bros	3 sept. 1921	620 00
Vancouver	Station postale "D"	Installation intérieure et changem	J. W. Bye	29 oct. 1921	2,525 00
"	Hôpital Milit. Shaughnessy	Changements dans l'édifice	Edw. J. Ryan Contracting Co., Ltd	11 oct. 1921	4,645 00
William Head	Station de quarantaine	Machine à l'huile et générateur dans la bâtisse du pouvoir.	W. W. Fraser	17 sept. 1921	9,400 00
Work Point	Edifice pour bureaux des quartiers Généraux du Dist. mil. n° 11.	Reconstruction de l'	Knott & Jones	28 juin 1921	19,550 00
		PORTS ET RIVIÈRES			
		Nouvelle-Ecosse			
Bailey's Brook	Jetée de l'Est	Prolongement de la	Danton & Condon	22 août 1921	3,890 00
Port Hood	Quai	Réparations au	Thomas D. Morrison	31 oct. 1921	Liste des prix.
		Nouveau-Brunswick			
Back's Harbour	Quai public	Construct. d'une pile à la tête du	F. L. Boone & G. S. Macdonald	31 oct. 1921	Liste des prix.
Hatfield's Point (baie Belle Isle)	Dragage	Classe "B" par v. cube	J. A' Gregory	11 juin 1921	0.33c. par v. cu.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Travaux			Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
	PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*				
	Nouveau-Brunswick—Fin.				
St-Jean	Dragage	En eau profonde, Classe "B" par v. cube.	J. A. Gregory	18 nov. 1921	0.40c. par v. cu.
" Rivière	Substructure d'un pont entre Edmunston, N.B. et Madawaska (Maine).		J. B. Burpee & Sa Majesté et la Commission de la Voirie de l'Etat du Maine.	20 avr. 1921	Liste des prix.
" "	Superstructure d'un pont entre Edmunston, N.B. et Madawaska (Maine).		The Can. Bridge Co., Ltd. & Sa Majesté et la Commission de la Voirie de l'Etat du maine.	30 avril 1921	Environ $154,280
" "	Peinturage de la moitié (du côté du Canada) du pont entre St-Léonard, N.B. et Van Buren, Maine.		E. A. Guimont	9 déc. 1921	990 00
	Québec				
Beloeil, Station	Quai de direction	Réparations au	Costo Frères	27 oct. 1921	Liste des prix.
Contrecœur	Abords du quai	Améliorations des	Hormidas Gravel	3 oct. 1921	3,735 00
Gaspé	Quai	Reconstruction d'une partie du	Arthur Nadeau	25 oct. 1921	Liste des prix.
Grosse Ile, Stn de quarantaine.	Quai de l'ouest	Prolongement près du rivage	Jos. Gosselin, Ltée	17 nov. 1921	" "
Notre Dame des-Sept Douleurs.	"	Prolongement du	N. Letourneau & J. A. Fortier	26 nov. 1921	" "
Québec (atelier de menuiserie.)	Quai du Roi	Construction d'une nouv. façade	A. Dugal	10 déc. 1921	1,056 50
Rivière du Lièvre (Poupore)	Quai de direct. et débarcadère	Construction d'un	W. H. Kelley	23 sept. 1921	9,176 50
St-Michel de Bellechasse.	Quai	Réparations au	J. R. Boulanger	10 fév. 1922	Liste des prix.
	Ontario				
Belleville	Quai du gouvernement	Dragage du bassin, Classe "B" par v. cube.	The Frontenac Dredging Co., Ltd	2 sept. 1921	0.65c. par v. cu.
Burlington	Superstructure d'un pont à bascule sur tourillons du type Strauss		The Hamilton Bridge Works Co., Ltd	8 avr. 1921	228,896 00
Cobourg	Brise-lames du sud	Reconstruction du	H. A. Croft & Co	1 nov. 1921	Liste des prix.
Collingwood	Brise-lames de l'Est	"	Wm. Bermingham	13 juil. 1921	" "
Collin's Bay	Dragage du chenal au quai du gouvernement, et du bassin, et démolition des vieux ouvrages en pilotis et en encaissement.		The Frontenac Dredging Co., Ltd	15 déc. 1921	0.50c. par v. cu.

PORTS ET RIVIÈRES —*Suite*

Fort William (RivièreMission)	Brise-lames en pierre	Prolongement du	O.Brien & Martin	4 oct. 1921	$1.39 p. tonne de pierre en place.
Goderich	Dragage dans le chenal extérieur	Classe «A» p. c.-v., classe «B» p. v.c.	Wm.Bermingham	13 juill 1921	$7.00 $0.45
Kingston	Dragage des bassins au pied des rues Queen et Princess	par verge cube	The Frontenac Dredging Co., Ltd	15 déc. 1922	$1.00 p.v.c.
McLaren'sLanding	Quai en encaissement de bois	Construction d'un	J. S. Leitch	19 avril 1921	Liste des prix.
North Bay	Quai public	Reconstruction du	Grant Bros	23 fév. 1922	"
Ottawa & Hull	Pont des Chaudières	Revêtement de l'arche en maçonnerie.	Grant Bros	24 sept. 1921	$3,389.00
Parry Sound	Quai de la ville	Réparations du	R. C. Weddell & R. C. Saunders	30 nov. 1921	Liste des prix.
Point Edward	Enlèvement de toute obstruction (sable et gravier) pouvant s'accumuler dans le lit de la riv. Ste-Claire, Ont.		The Chick Contracting Co. Ltd	24 janv. 1922	"
Port Colborne	Brise-lames de l'ouest	Réparations à la superstructure	Port Arthur Construction Co. Ltd	7 mai 1921	"
"	"	Longueur additionnelle de 100 pieds	" " "	13 août 1921	" $13,200.00
Providence Bay	Quai	Réparations au	McNamara Bros & Thornton	16 nov. 1921	Liste des prix
Sault Ste-Marie (Rivière Ste-Marie)	Dragage et enlèvement de toutes obstructions, etc., (à l'exception du roc solide) jusqu'au niveau de l'élévation 559·6, dans le lit de la rivière.		The Soo Dredging & Cons. Co. Ltd	15 juillet1921	$125.00 par jour 10 h. d'ouvrage.
Sheguiandah (Ile Manitoulin)	Quai	Réparations au	McNamara Bros, & Thornton	21 déc. 1921	Liste des prix.
Whitby	Jetée de l'ouest	Construction d'une partie de la	V. T. Bertram	4 nov. 1921	"
		Manitoba			
Le Pas	Quai	Prolongement du	L. Berry	29 août 1921	Liste des prix.
		Colombie-Britannique			
Alice Arm	Quai	Construction d'un	W. T. Muse	3 sept. 1921	Liste des prix.
Annie Bar (riv. Fraser)	Ouvrages en éperons n°° 1 et 3	Réparations aux	Fraser River Pile Driving & Contracting Co. Ltd.	6 janv. 1922	"
Boswell	Quai flottant	Construction d'un	F. P. Armstrong & Thos. F. Lean	23 août 1921	$7,950.00
Carroll's Landing (lac Arrow)	Quai flottant	"	Thos. F. Lean	9 juin 1921	$7,800.00
Cowichan, baie	Quai	Reconstruction du	Fraser River Pile Dredging & Contrac'g	30 nov. 1921	Liste des prix.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Fin*

Travaux			Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Fin*					
Colombie-Britannique—Fin					
Esquimalt	Nouveau bassin de radoub	Construction d'une voie d'évitement du chemin de fer Esquimalt & Nanaimo, allant au.	P. Lyall & Sons Cons. Co. Ltd	27 juill. 1921	Liste des prix, et les entrepreneurs devant payer au gouvern't un loyer 6% par année du coût de la voie d'évitement pour l'usage dudit chemin de fer pendant la construction.
Gange (district de Nanaimo)	Quai	Construction d'un	Vancouver River Pile Driving & Contracting Co. Ltd.	6 janv. 1922	Liste des prix.
Hope Bay (North Pender Island)	Quai	Réparations au	" " " "	30 sept. 1921	"
Ioco (Burrard Inlet)	Quai en chevalets de pilotis avec pavé.	Construction d'un	R. Burnstead	16 juill. 1921	"
Kincolith	Quai	Renouvellement d'une partie du	Wm T. Muse	15 juin 1921	"
Ladysmith	Quai	Construction d'un	Wm Greenlees	12 juill. 1921	"
Manson's Landing (Ile Cortez)	Quai	"	Wm Greenlees	26 sept. 1921	$4,985.00
Ile Gabriola Nord.	Quai	"	Vancouver Pile Driving & Contracting Co. Ltd.	30 sept. 1921	Liste des prix.
Port Washington (North Pender Island).	Quai	Réparations au	" " "	6 janv. 1922	"
Sandspit	Quai	Construction d'un	McDonald Watson & Wether	27 août 1921	"
South Pender Island.	Quai	Réparations au	Vancouver Pile Driving & Contracting Co. Ltd.	30 sept. 1921	"
Steveston, jetée (embouchure de la rivière Fraser).	3ème section	Construction de la	J. S. Connell Ltd	24 nov. 1921	"

Stewart, rivière (Yukon).	Enlèvement de gros cailloux	The British Yukon Navigation Co.	26 sept. 1921	Ne doit pas excéder $10,000.
" "	Quais et hangars pour le fret... Addition de pièces de bois au quai, construction d'un nouveau hangar et changements au hangar actuel sur le quai	Leonard Waide	4 fév. 1922	Liste des prix.
Tofino (Comox-Alberni).	Quai... Construction d'un quai	Wm Lowell Thompson	26 oct. 1921	"
	VAISSEAUX, DRAGUES ET LEURS OUTILLAGE			
Entrée dans le bassin de radoub, renouvellem. et peinturage du remorqueur «*Helena*»		Halifax Shipyards Ltd	6 avril 1921	$25,200.00
Inspection et réparations de la drague « «Fruhling P.W.D., n° 303		Wallace Shipbuilding & Dry Dock Co.	9 juin 1921	6,827.50
Réparations et renouvellements au chaland à bascule en acier n° 104 du ministère		William Lewis & Son	15 Oct. 1921	4,450.00
" "	raclage et peinturage du chaland à bascule en acier n° 157 formant partie de la flotte des dragues du ministère dans les provinces maritimes.	The Sydney Foundry & Machine Works Co.	11 janv 1922	6,900.00
" "	au chaland à bascule en acier n° 107, du ministère, dans les provinces maritimes.	McMullan & Heighton	10 janv. 1922	4,950.00
	raclage et peinturage du remorqueur «*Witherbee*» dans le bassin de radoub Champlain à Lauzon, P.Q.	Davie Shipbuilding & Repairing Co. Ltd.	21 mars 1922	2,973.00
" "	raclage et peinturage de la drague n° 116 P.W.D. (*Progress*), dans le bassin de radoub «Champlain», Lauzon, P.Q.	" " "	21 mars 1922	2,125.00

ETAT N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922

Date de l'achat ou du transport	Vendeurs	Acheteurs	Description de la propriété	A quelle fin	Superficie	Prix
1921						$ c.
4 avril	Sa Majesté	Jos. Gosselin, Ltée	Vente du navire "Hugh Quinlan"			
4 "	"	"	" "Leo B"			
4 "	"	"	" "Frank Q"			
4 "	"	"	" "Nap L"	Entreprise privée		Somme globale
4 "	"	"	" "Annie A"			
4 "	"	"	" "Edgar B"			$16,000 00
4 "	"	"	" "Eugène L"			
4 "	"	"	" "Red Scow No. 2"			
9 "	Stephen Corbett (veuf)	Sa Majesté	Vente de deux lopins de terre, Bass River, N.-E.	Site d'un quai	1⅔ acre	300 00
12 "	Sa Majesté	H. J. Dickson	Vente du remorqueur "Ottawa"			1,000 00
16 "	M. Thomas Poiré	Sa Majesté	Abandon de réclamations pour un terrain faisant partie du lot n° 14 et parties des rues St-Jean Baptiste et St-Thomas. Lauzon, P.Q.	Bassin de radoub "Champlain."	86,265 pds car.	
22 "	Léon Bouverat	"	Abandon de toutes réclamations, etc., concernant un terrain faisant partie du lot n° 24-9, r. 9, canton Latulipe, Timiskaming, P.Q.	Barrage au lac des Quinze.	8·40 acres	520 00
29 "	C. W. Sharpe & Co., Ltd.	"	Vente du navire à voile "P.L.S. n° 1"			1 00
31 mai	Alunite Mining and Products Co., Ltd.	"	Abandon de toutes réclamations, etc., concernant un terrain faisant partie de la partie de la Section 2, district d'Esquimalt, Ile de Vancouver, C.B.	Pour des fins du gouvernement.	5·10 acres	1,800 00
7 juin	Sa Majesté	H. J. Dickson	Vente de la drague n° 120	Entreprise privée		227 25
15 "	"	Corpor. de Georgetown.	Octroi d'une partie de terrain à Georgetown, Ont.	Chaussée en beton		Don gratuit.
16 "	Grant Garage, Ltd.	Sa Majesté	Vente d'un emplacement sur le côté nord de l'ave Hillside, lot n° 1416, Westmount, P.Q.	Pour fins du gouvernement.		$140,000 00
17 "	Gouv. provin. de la Colombie Britannique.	Gouvern. fédéral	Transfert du site d'un quai sur la rivière Colombie, Robson Est, C.B.	Pour fins du gouvernement.		Transfert gratuit.
20 "	Sa Majesté	Westminster Trust Co.	Lopin de terrain, lot 1, propriété 13, New-Westminster, C.B.	Entreprise privée		$45,000 00
28 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain aux Trois-Rivières, P.Q.	Egoût du bureau de poste.	246 pds car.	
28 "	" "		" " "	" "	156 pds car.	
14 juillet	Certificat de possession	Sa Majesté	Certificat de possession, lisière de terrain, partie du lot n° 2, con. A, canton Harris, Ont.	Barrage du réservoir Timiskaming.	7 acres	35 00

8 août	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Atnarko, C.B. Site	pour station télégraphique.		
13 "	Ministère du Service Naval.	Ministère des Travaux publics.	Transfert de 2 petits morceaux de terrain, Skinner's Cove, Esquimalt, C.B.	Cale sèche	0·76 acres	Transfert gratuit.
19 "	Certificat de titre	Sa Majesté	Certificat du titre, concernant une partie du lit de la mer adjacent à la sec. 6, r. 4, baie Cowichan, C.B., aussi transfert du quai pour le gouvernement provincial ou gouvernement fédéral.	Fins du gouvernement		Transfert gratuit.
2 sept.	Ernest Dominez	Sa Majesté	Remise au sujet de l'expropriation du terrain, Fox Point, N.-E.	Brise-lames		50 00
6 "	Larue, Trudel et Picher et The Manufacturing Engineering Corporation Ltd.	Sa Majesté	Acte de vente de l'actif de la Lauzon Engineering, Ltd., entre autres les droits de la Compagnie, en rapport avec la location de la propriété du gouvernement, Lévis, P.Q.			62,577 00
19 "	The H. J. Daly Co., Ltd.	"	Vente d'un terrain et des propriétés sur le côté ouest de la rue Sussex, aussi une partie du lot n° 1 sur le côté ouest de la rue Sussex, et une partie du lot n° 2 à l'angle s.e. du lot, Ottawa, Ont.	Fins du gouvernement		1,000,000 00
19 "	Guillaume Lebris	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages aux lots 56, r. 3, 56, r. 4, canton Guigues, P.Q.	Barrage du réservoir Timiskaming.	30·12 acres	60 12
17 oct.	Liquidateurs de la Silica Sand and Gravel Co.,	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages, etc., provenant de l'adjudication du permis de draguer du sable et gravier à Spanish Bank (English Bay), C.B.			2,500 00
26 "	Certificat du titre	"	Certificat du titre au sujet du lit de la mer adjacent à la sec. 1, r. 4, est, nord, de l'Ile Salt Spring, C.B.	Quai à Ganges		
31 "	Sa Majesté	Jos. Amiot, exéc. de Sévère Amiot décédé.	Octroi d'une lisière de terrain dans le lot n° 2239, quartier St-Pierre, Québec, P.Q.	Entreprise privée		Don gratuit.
16 nov.	Certificat du titre	Sa Majesté	Certificat du titre relativement à une partie des sections 72 et 73, Lake Dist et une partie de la sec. 74, r. 2, East Lake Dist., municipalité de Saanic, C.B.	Fins du gouvernement	66·47 acres	
24 "	Frank McMahon	"	Abandon de toutes réclamations concernant l'expropriation de la partie nord-est de la propriété "A", plan 1208, et du coin S.E. de Rosedale Heights et ave MacLennan, Toronto, Ont.	Edifice pour les blessés.		1,313 43
29 "	Conseil de l'Armée du du Salut du Canada Est.	"	Abandon et quittance relativement aux conventions et réclamations en rapport avec le loyer, en date du 4 avril 1917.			1 00

ETAT N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Date de l'achat ou du transport	Vendeurs	Acheteurs	Description de la propriété	A quelle fin	Superficie	Prix
1921						$ c.
1er déc.	Gouvernement provincial de la Colombie Britannique.	Ministère des Travaux publics.	Marché par lequel le gouvernement provincial de la Colombie Britannique, s'engage à payer le coût des matériaux, etc., en rapport avec les réparations, etc., au quai et aussi avec l'entretien de la cale d'accostage à Sorrento, C.-B.			Basé sur 50% du coût et des réparations.
2 "	Sa Majesté	Burrard Dry Dock Co., Ltd.	Contrat concernant un bassin flottant et les travaux s'y rapportant, port de Vancouver, Vancouver Nord, C.B.	Bassin de radoub	4½ pendant 35 ans.	2,500,000 00
2 "	Certificat de possession	Sa Majesté	Certificat de possession et d'abandon de toutes réclamations pour dommage au lot n° 221 par la construction du barrage Latchford, Ont.	Barrage Latchford		56 25
2 "	" "	"	Certificat de possession et d'abandon de toutes réclamations pour dommage au lot n° 184 par la construction du barrage Latchford, Ont.	Barrage Latchford		120 00
12 "	Conseil de l'Armée du Salut.	"	Abandon et quittance de toute réclamations, en date du 20 janvier 1917.			31,750 00
21 "	Certificat de possession	"	Certificat de possession *re* partie du lot 10, con. "D", canton Neebing Island n° 2, Fort William, Ont.	Travaux des rivières Kaministiquia et Mission.	4·964 acres	1,000 00
29 "	Certificat du titre	"	Certificat du titre *re* propriété n° 13 de sec. 19, disti, Barclay, Bamfield, C.B.	Site pour édifice public.		
29 "	Sa Majesté	Municipalité de la paroisse de St-Boniface de Shawinigan.	Echange du terrain par lequel Sa Majesté transporte une partie du terrain n° 73 et 25 pieds de largeur du lopin n° 2-12.			Echange gratuit.
1922						
17 janv.	Sarah E. Ferguson	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations pour dommages provenant de l'éboulement du quai, à New Massett, C.B.			6 00
24 "	Adélard Grignon	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot 49, r. 3, canton Latulipe, P.Q.	Barrage au lac des Quinze.	5·08 acres	119 43
24 "	Joseph Grignon	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot 47, r. 3, canton Latulipe, P.Q.	" "	60 acres	123 11
24 "	Wilfrid Grignon	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot 50, r. 3, canton Latulipe, P.Q.	" "	1·75 acres	52 92

27 "	Sa Majesté	Ville de Lauzon	Permis accordé pour poser un tuyau d'aqueduc, de 8 pouces, et un tuyau d'égoût, de 22 pouces, sur la propriété du gouvernement aux bassins de radoub Champlain et Lorne, Lauzon, P.Q.	Durant le bon plaisir		
30 "	John H. McPherson	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations *re* lots "A" et "C", à Malignant Cove, N.-E.	Droit de passage au quai.	1·4 acre	50 00
30 "	Philippe Richard	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages aux lots 21-22, r. 8, une partie du lot 19, r. 7 et une partie du lot 13, r. 8, canton Latulipe, P.Q.	Barrage du lac des Quinzes.	32·92 acres	1,071 00
30 "	Joseph Richard	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à une partie du lot 12, r. 8, canton Latulipe, P.Q.	" "	10·67 acres	870 50
30 "	John Chisholm	"	Abandon de toutes réclamations *re* terrain marqué "D", à Malignant Cove, N.-E.	Droit de passage au quai	2·29 acres	100 00
31 "	Charles Richard	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à une partie des 10 et 11, r. 8, canton Latulipe, P.Q.	Barrage du lac des Quinze.	23·15 acres	1,648 08
31 "	Albert Hye	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à la partie ouest du lot 6, r. 1, canton Latulipe, P.Q.	" "	21·10 acres	498 34
1er fév	W. N. Giegerich	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages provenant de l'éboulis du quai, New Massett, C.B.			53 13
3 "	Eugène Legoff	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à la partie au nord du lot 22, r. 1, canton Latulipe, P.Q.	Barrage du lac des Quinze.	16·50 acres	1,014 85
3 "	J. B. Brière, fils	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à une partie du lot 2, r. 1, canton Latulipe, P.Q.	" "	21 acres	666 86
3 "	J. L. Lafond	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations pour dommages à une partie du lot 6, r. 1, canton Latulipe, P.Q.	Barrage du lac des Quinze.	1·65 acres	134 37
3 "	J. B. Brière, père	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à une partie du lot 1, r. 1, canton Latulipe, P.Q.	" "	37·75 acres	966 40
3 "	Zéphirin Moreau	"	Abandon pour de toutes réclamations dommages à une partie du lot 4, r. 8, canton Latulipe, P.Q.	" "	74·13 acres	2,103 00
3 "	Edouard Moreau	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à une partie du lot 5, r. 8, canton Latulipe, P.Q.	" "	38·05 acres	466 29
8 "	Sa Majesté	GangesWater Co., Ltd.	Permis à la Cie de poser une conduite d'eau sur le quai public, à Ganges, C.B.	Pour fournir de l'eau	Durant le bon plaisir.	
8 "	Sa Majesté	Isidore Morin	Octroi d'un terrain, partie du lot 32, sur le côté sud du grand chemin, Gaspé, P.Q.	Entreprise privée		400 00
2 "	Certificat du titre	Sa Majesté	Certificat du titre *re* partie de sec. 10, Skinner's Cove, C.B.	Pour un chemin (bassin de radoub).	0·207 acres	
2 "	"	"	Certificat du titre *re* remise d'une partie de sec. 10, Skinner's Cove, C.B.	" "	0·012 acres	25 00

Etat N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Fin*

Date de l'achat ou du transport	Vendeurs	Acheteurs	Description de la propriété	A quelle fin	Superficie	Prix
1922						$ c.
2 fév.	Certificat du titre	Sa Majesté	Certificat du titre *re* remise d'une partie de sec. 10, Skinner's Cove, C.B.	Pour un chemin (bassin de radoub).	0·57 acres	1,712 25
28 "	Sa Majesté	Benjamin Frank-	Octroi d'un terrain et dépendances sur le côté sud du grand chemin, Yarmouth, N.-E.	....	....	7,700 00
	Les item suivants ont été reçus trop tard pour être insérés dans le rapport annuel de l'année dernière (1920-1921)					
1914						
22 avril	Ministère des Affaires des Sauvages.	Ministère des Travaux publics.	Transfert d'un lopin de terre, partie du lot 3, propriété "A", Le Pas, Man.	Fins du gouvernement	0·01 acres	75 00
1915						
3 fév.	William McCurdy	Sa Majesté	Remise de toutes pertes et tous dommages causés au lot n° 21, canton Duhamel, P.Q.	Barrage, réservoir Timiskaming.	....	120 00
1916						
1er mars	Frs. Gagnon *et ux.*	"	Abandon de toutes réclamations *re* lot n° 51, canton Guigues, P.Q.	Barrage du lac des Quinze.	51·93 acres)	51 93
23 "	Louis Girard	"	Abandon de toutes réclamations *re* lots 45a et 46a, canton Duhamel, P.Q.	" "	9·70 acres	121 00
1917						
25 sept.	Jean Beaudet	Abandon de toutes	réclamations *re* lot 37, R V., canton Latulipe, P.Q.	" "	76·44 acres	2,700 00
26 "	Hector Talon	"	Abandon de toutes réclamations *re* lot 41, R V, canton Latulipe, P.Q.	" "	24·90 acres	1,400 00
26 "	Albert Rheault	"	Abandon de toutes réclamations *re* lot 6, R V, canton Latulipe, P.Q.	" "	....	250 00
28 "	Sa Majesté	Propr. et locat. de pouvoirs hydraulique, aux Chaudières.	Marchés passés pour améliorer et régulariser le débit de la rivière Ottawa et des eaux des Lacs des Quinze et Expanse.	....	....	
22 oct.	McLachlin Bros., Ltd.	Sa Majesté	Abandon de réclamations pour dommages aux limites à bois autour des lacs des Quinze et Expanse, Timiskaming, P.Q.	Barrage du lac des Quinze.	....	7,165 90
25 "	Gillies Bros., Ltd.	"	" " "	" "	....	6,000 00

1918						
17 nov.	The Colonial Lumber Co.	"	" " "	" "		475 00
12 mars	The Bronson Company	"	" " "	" "		11,385 49
13 "	John B. Fraser	"	" " "	" "		1,909 36
22 "	Expanse Lumber Co., Ltd.	"	" " "	" "		3,453 00
17 avril	The Hull Lumber Co., Ltd.	"	" " "	" "		5,438 00
18 avril	P. J. Rheault	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot n° 4, r. IX, canton Latulipe, P.Q.	" "	41 acres	1,000 00
6 juillet	George Thibault	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot n° 20, r. VII, canton Latulipe, P.Q.	" "	460 acres	108 50
6 "	Charles Prince	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot 33, r. VII, canton Latulipe, P.Q.	" "	83·06 acres	500 00
9 "	Aimé Gauthier	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot n° 31, r. VI, canton Latulipe, P.Q.	" "	80·35 acres	500 00
9 août	Jos. Paquin	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages au lot n° 28, r. VI, canton Latulipe, P.Q.	" "	51·50 acres	200 00
— sept.	J. C. Rheault	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à ses affaires, etc., causés par l'élévation du niveau du lac des Quinze, canton Latulipe, P.Q.	" "		50 00
1920						
27 fév.	Gouvernement du Nouveau-Brunswick.	Gouvernement fédéral.	Vente du vieil Hotel du gouvernement et ses dépendances, Fredericton, N.-B.	Hôpital militaire	23·5 acres	50,000 00
13 "	J. A. Grant & Co., Ltd.	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations *re* contrat pour un transbordeur. du grain, port de St-Jean, N.-B.			8,696 59
21 "	Chas. H. Thicke and wife.	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages à une parties du terrain n° 3558, New Liskeard, Ont.	Barrage Timiskaming	1–40 acre	75 00
25 août	L. A. Rostein	"	Acte de vente *re* drague "P.W.D. n° 313"			10,250 00

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 1er avril	La banque Dominion	Sa Majesté	Loyer du 3e étage (à l'exception de deux chambres) dans l'édifice au coin de la 1ère Rue-Est et la 8e Avenue, Calgary Alta.	Division Forestière, Ministère de l'Intérieur.	2ans, du 1er avril 1921.	$2,400 par année.
5 avril	La banque Royale du Canada.	"	Loyer des chambres nos 110, 111, 112, 113 114 et 115 sur le 1er étage de l'édifice «Royal Bank», London, Ont.	Ingénieur de district, Min. des Travaux P.	1 an, du 3 avril. 1921.	$3,050 par année.
8 "	Arthur Henry Brener	"	Loyer de 3 étages, soubassement et attique, nos 184 à 190 incl., avec bâtisses sur la rue Horton, London, Ont.	Min. du Rétablissement des Soldats à l'état civil.	2 ans, du 1er mars 1921.	$3,900 par année (renouvelable).
8 "	La cie d'Assurance «La Sauvegarde».	"	Loyer du bureau au coin sud-est du toit de l'édifice «La Sauvegarde», à l'angle sud-est des rues Notre-Dame et Saint-Vincent, Montréal, P.Q.	Service des Signaux, Min. de la Marine et Pêcheries.	1 an, du 1er mai 1921.	$475 par année
13 "	Henry Crew	"	Loyer du patinoir sur le lot n° 9, section 27, Nanaimo, C.-B.	11e brigade de mitrailleuses (M. et D.).	2 ans, du 1er février 1921.	$600 par année (renouvelable).
15 "	Sa Majesté	*Smart Apparel Co. Ltd.*	Loyer de la moitié ouest du 4e étage de l'édifice «Henry», à l'angle nord-est des rues Richmond et Duncan, Toronto, Ont.	Fins privées	3 ans et 11 mois, du 1er août 1921.	$208.50 par mois.
22 "	Alexandre Macdonald	Sa Majesté	Loyer des chambres 8 à 13, incl., édifice «K.W.C.», Nelson, C.-B.	Inspecteur du gaz et de l'électricité, bureau de l'ingénieur de district, M. des Trav. P.	1 an, du 1er avril 1921.	$720 par année.
25 "	*Dorchester Realties Ltd.*	"	Loyer de 2185 pds carrés du rez-de-chaussée, côté sud de l'entrée, et les bureaux 501 et 505 au 5e étage, et les bureaux 809 et 810 au 8e étage, et les bureaux 1001 et 1005 au 10e étage, édifice «Shaughnessy», Montréal, P.Q.	Inspecteur des impôts et les min. des T. P., de la M. et D. et de l'impôt sur le Revenu.	3 ans, du 1er mai 1921.	$25,089.55 par année.
26 "	Mme Clara Payson Rice	"	Loyer du logis et magasin sur le côté ouest du chemin principal et le côté sud du pont, Weymouth, N.-E.	Bureau de poste	1 an, du 1er juin 1921.	$200 par année.
28 "	H. L. Putman et la Succession John Withell.	"	Loyer du soubassement et du rez-de-chaussée de la vieille église «Stanley», rue Stanley, Montréal, P.Q.	Milice et Défense	1 an, du 1er mai 1921.	$6,000 par année (renouvelable)
29 "	Reginald Francis Field	"	Loyer d'une bâtisse en bois de 2 étages, n° 136, 15e Avenue, Est, Calgary, Alta.	Ministère de l'Intérieur.	1 an du 1er juin 1921.	$540 par année.
30 "	John Anthony Reche	"	Loyer du 2e étage de l'édifice à l'angle nord-est des rues John et Main, Hamilton, Ont.	Inspecteur du gaz et de l'électricité, ministère du commerce.	2 ans du 1er mai 1921.	$720 par année.

30 "	John Albert Schultz.......	"	Loyer du rez-de-chaussée, du soubassement et du 1er étage de l'édifice sur la rue Dalhousie, Brantford, Ont.	Milice et Défense........	3 ans si possible.	$3,660 par année (renouvelable).
2 mai...........	Cie d'assurance *Dominion Life.*	"	Loyer des chambres 502 à 507 incl., au 5e étage de l'édifice «Westman Chambers», Regina, Sask...	Bureau du Rétablissement des Soldats.	1 an, du 1er mai 1921.	$2,400 par année.
2 "	" "	"	Loyer 508 et 509, au 5e étage de l'édifice «Westman Chambers», Regina, Sask.	" "	1 an, du 1er juin 1921.	$54 par mois.
10 "	McDougal's Ltd.	"	Loyer des bureaux aux 1er, 2e et 3e étages de l'édifice «Sussex», côté sud de la rue Sussex, Ottawa, Ont.	Département de l'Aviation, M. et D.	3 ans, du 18 fév. 1921.	$7,233.45 par année.
10 "	*Canadian City & Town Properties Ltd.*	"	Loyer de 2000 pds carrés, au rez-de-chaussée de l'édifice «York», Saskatoon, Sask.	Entrepôt de vérification des douanes.	1 an, du 5 juin 1921.	$1,900 par année.
10 "	Alexandre Laplante.......	"	Loyer du soubassement et du 1er étage de l'édifice sur le lot 15, côté nord de la rue Water, donnant sur la rue Pitt, Cornwall, Ont.	Milice et Défense.......	1 an, du1er mars 1921.	360 par année (renouvelable).
18 "	Banque de Toronto.......	"	Loyer d'une chambre, au plancher supérieur de l'édifice «Bank», angle de la rue Queen et l'avenue Logan, Toronto.	Gaz et électricité (Min. du Commerce).	1 an, du 1er mai 1921.	$240 par année.
18 "	*Bawlf Securities Ltd*.......	"	Loyer d'une suite de chambres au 4e étage de l'édifice de la Chambre du Commerce, Winnipeg, Man.	Inspecteur et personnel des pêcheries pour les provinces de l'ouest.	1 an, du 1er mai 1921.	$360 par année.
18 "	*Imperial Canadian Trust Co*	"	Loyer des chambres 510 et 511 dans l'édifice «Canada», Saskatoon, Sask.	Rétablissement des soldats à l'état civil.	1 an, du 1er mai 1921.	$1,816.70 par année.
20 "	J. C. Brennan.............	"	Loyer des 1er, 2e, 3e, et 4e étages (à l'exception des chambres 411 et 414, au 4e étage), édifice «Trafalgar», Ottawa, Ont.	Division des rentes viagères, min. des Postes et min. de l'Intérieur.	3 ans du 1er mai 1921.	$16,880.80 par année.
21 "	Cie de la Baie d'Hudson..	"	Loyer de 4721 pds carrés au rez-de-chaussée de la moitié ouest de l'édifice sur le lot 7, section 207, Vernon, C.-B.	Etablissement des soldats.	1 an, du 15 mars 1921.	$1,500 par année.
27 "	Sa Majesté................	William G.Piper .	Loyer d'une partie de la cour de la station postale «A», rue St-Jaques, et l'usage de la ruelle allant à la rue Windsor, Montréal, P.Q.	Remise des automobiles	Mensuellement..	$45 par mois.
30 "	Catherine Jane Irwin.....	Sa Majesté........	Loyer de tout l'étage supérieur de l'édifice en brique à trois étages, 41 et 43, connu sous le nom de «Irwin Block», Campbellford, Ont.	Milice et Défense........	1 an, du 5 mars 1921.	$120 par année (renouvelable).
31 "	C. W. Lindsay, Ltée......	"	Loyer de la chambre 26, au 3e étage de l'édifice «Lindsay», rue Saint-Jean, Québec P.Q.	Surintendant du bureau de l'établissement des soldats.	Du 23 mai 1921 au 30 avril 1922.	$21 par mois.
31 "	J. J. Mullin................	"	Loyer du rez-de-chaussée d'une bâtisse en bois à 2 étages, Bedford, Qué.	Bureau de poste.........	2 ans, du 1er mai 1921.	$400 par année
31 "	*Mercantile Trust Co. of Canada, Ltd.*	"	Loyer du rez-de-chaussée et du soubassement de l'édifice «Municipal», Hamilton, Ont.	Poids et Mesures (min. du Commerce).	2 ans, du 1er juin 1921.	$600 par année.
1er juin..........	*Enderton Investment Co., Ltd.*	"	Loyer d'une partie du 2e étage de l'édifice «Enderton», Winnipeg, Man.	Bureau de l'établissement des soldats.	1 an, du 1er mai 1921.	$4,800 par année.

ÉTAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 1er juin	*Enderton Investment Co., Ltd.*	Sa Majesté	Loyer d'un espace au 2e étage, à partir de la rue, édifice «Enderton», Winnipeg, Man.	" "	1 an, du 1er mai 1921.	$240 par année.
1er "	*Belleville Club, Ltd*	"	Loyer des bureaux en arrière de l'édifice occupé par la Cie de Messagerie Canadienne, Belleville, Ont.	Poids et mesures (min. du Commerce).	1 an du 1er juin 1921.	$900 par année.
7 "	Municipalité de Shoal Lake	"	Loyer d'une chambre de devant du rez-de-chaussée de l'hôtel de ville et l'usage de voûte, Shoal Lake, Man.	Bureau de poste	1 an, du 1er mars 1921.	$480 par année.
8 "	La banque Royale du Canada. 6	"	Loyer du soubassement, de l'étage mezzanine et des 2e, 3e, 4e et 5e étages de l'édifice «Royal Bank», angle des rues Sparks et Metcalfe, Ottawa, Ont.	Divers ministères de l'administration fédérale.	1 an, du 1er mai 1921.	$16,197.75 par année.
8 juin	Association d'Hygiène de Kingston.	Sa Majesté	Loyer des terrains et propriétés connus sous le nom de "Sanatorium Mowat", Portsmouth, près de Kingston, Ont.	Traitement des tuberculeux.	Annuellement	Pas de loyer.
10 "	Mme Catherine Louisa Nickle (mariée).	"	Loyer de deux chambres, au rez-de-chaussée, et une chambre d'en arrière, dans l'édifice "Howard", Kingston, Ont.	Bureau d'immigration	3 ans du 31 mai 1921.	$240 par année.
10 "	Loge Melita, n° 20, I.O.O.F	"	Loyer d'un espace, au rez-de-chaussée, et l'extrémité ouest d'une bâtisse à deux étages, sur le lot 18, section 4, Melita, Man.	Bureau de poste	Du 1er mars 1921 au 1er avril 1922.	$400 par année (renouvelable).
10 "	Mlles Emma & Alice Hart	"	Loyer de tout le rez-de-chaussée de l'édifice d'un étage et demi, sur le lot entre les chemins Saint-François et Canada, Edmundston, N.-B.	Bureau de poste	2 ans, du 1er juin 1921.	$600 par année.
10 "	Mme Maud Porter	"	Loyer d'un atelier d'un étage, n° 525 A, 2e Avenue-Ouest, et le hangar en arrière du lot 523A, 2e Avenue-Ouest, Calgary, Alta.	Rétablissement des soldats à l'état civil.	12 mois, du 1er mai 1921.	$40 par mois.
15 "	*Canada Permanent Mortgage Corporation.*	"	Loyer d'un espace dans la partie de devant, 3e étage de l'édifice "Canada Permanent", Winnipeg, Man.	Commission des Chemins de fer.	1 an, du 31 mai 1921.	$145 par mois (renouvelable).
20 "	*Earlscourt Realty Co., Ltd.*	"	Loyer de l'édifice "Mackenzie", n°l 134 et 136, côté ouest de la rue Lyon, Ottawa.	Entrepôt pour le Ministère des Affaires des Sauvages.	Du 10 fév. 1921 au 1er mai 1923.	$3,500 par année.
20 "	Flewelling Wilbur	"	Loyer de 776 pds carrés au rez-de-chaussés de l'édifice en pierre à 3 étages, rue Main, Moncton, N.-B.	Bureau de poste	2 ans du 15 juin 1921.	$1,200 par ann.
21 "	*Vancouver Orange Hall Co.*	"	Loyer du "Orange Hall', coin de l'avenue Gore et de la rue Hastings-Est, Vancouver, C.-B.	Station postale "B"	5 ans, du 1er juin 1921.	$4,200 par ann.

21 "	*London & British North America Co., Ltd.*	"	Loyer des chambres 1 à 12, incl. et les chambres 8, 9, 10, 11, 26 et 27, édifice "Duncan", Vancouver, C.-B.	Divers ministères du gouvernement fédéral.	3 ans, du 1er juin 1921.	$300 par mois.
21 "	Loge n° 20 des Chevaliers de Pythias, Marysville.	"	Loyer de 2,000 pds carrés dans l'édifice "Knights of Pythias Hall", Marysville, N.-B.	Min. de la M. et D......	1an du 15 fév. 1921.	$20 par mois.
27 "	*Notre Dame Investment Co. Ltd.*	"	Loyer du bureau 305, édifice "Notre-Dame Investment", Winnipeg, Man.	Clinique dentaire, ministère du R. des soldats à l'état civil.	6 mois, du 15 août 1921.	$75 par mois.
30 "	Glidden Campbell.........	"	Loyer d'un entrepôt à deux étages, Weymouth, N.-EN..	Min. de la M. et D......	2 ans, du 1er juillet 1921.	$15 par mois (renouvelable).
7 juillet.........	L'Association Agricole et Industrielle de Comox.	"	Loyer d'une grande chambre et d'une antichambre de l'édifice, Courtenay Townsite, C.-B.	Salle d'exercices militaires de la batterie "G".	1 an, du 18 mai 1921.	$300 par année.
11 "	L'Association des vétérans de la grande guerre.	"	Loyer des bâtisses sur les lots 9 et 10, section 10, plan 64, Kerrobert, Sask.	Min. de la M. et D......	1 an, du 1er janvier 1921.	$300 par année (renouvelable).
12 "	Sidney Herbert Lord Elphistone & N. W. Elphistone.	"	Loyer de 252 pds carrés, au rez-de-chaussée de l'édifice n° 10125, rue 100A, Edmonton, Alta.	Pour l'usage du gouvernement.	1 an, du 1er mai 1921.	$480 par année
13 "	Mme Elizabeth Evans....	"	Loyer du magasin du coin de la 6e Avenue et de la rue Granville, Vancouver, C.-B.	Station postale "D".....	3 ans, du 24 janvier 1921.	$150 par mois pour la première année; $175 par mois pour la 2e année; $200 par mois pour la 3e année.
14 "	J. A. Denis Forest........	"	Loyer d'une partie du 1er étage d'un édifice en brique à 3 étages, Saint-Jacques de l'Achigan, P.Q.	Bureau de poste.........	5 ans, du 1er juillet 1921.	$409.40 par année (renouvelable).
14 "	Sa Majesté................	Ville de Sturgeon Falls............	Loyer d'une partie du site de l'édifice public, Sturgeon Falls, Ont.	Poste de police..........	Annuellement, du 14 juillet 1921.	$1 par mois.
14 "	A. W. Thompson..........	Sa Majesté........	Loyer de 600 pds carrés dans le garage "Ambrose Thompson", Regina, Sask.	Min. de la M. et D......	1 an, du 1er juin 1921.	$600 par année.
15 "	J. A. Campbell & Sarah Campbell.	"	Loyer du 1er étage de l'édifice, n° 81, rue King (à l'exception de 92 pds carrés), London, Ont.	Min. du R. des S. à l'état civil.	1 an, du 28 juillet 1921.	$420 par année (renouvelable).
18 "	Wm. George Miller........	"	Loyer de 3 chambres, au rez-de-chaussée, édifice sur la rue Main, Stellarton, Ont.	Bureau de poste.........	1 an, du 1er mai 192.1	$650 par année.
18 "	Frères Whitmore..........	"	Loyer du rez-de-chaussée, du 1er étage et du soubassement de l'édifice au coin de la 12e Avenue et de la rue Hamilton, Regina, Sask.	Min. de la M. et D......	1 an, du 1er juin 1921.	$5,400 par année.
21 "	*Ottawa Building Co., Ltd...*	"	Loyer de la propriété comprise dans la moitié ouest du lot 19, côté sud de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Greffier en loi, etc., Min. de l'Intérieur.	1 an, du 1er juin 1921.	$2,560 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 22 juillet	Mme Elizabeth U. Soman	Sa Majesté	Loyer des chambres d'en avant, au 2e étage de l'édifice en brique, rue de l'Est, près du bureau de poste, Port Colborne, Ont.	Percepteur des droits sur le canal (min. des Ch. de fer et C.)	3 ans, du 1er juillet 1921.	$240 par année.
22 "	Chas. J. Helm & G. S. Anderson.	"	Loyer du 1er et 2e étages de l'édifice de la Cie *Moncton Paint*, Moncton, N.-B.	Arsenal, min. de la M. et D.	5 ans, du 1er mai 1921.	$2,000 par année.
25 "	Wm. James Southam	"	Loyer du 6e étage de l'édifice "Southam", Calgary, Alta.	Commission de l'établissement des soldats.	6 mois, du 16 juin 1921.	$750 par mois.
25 "	Banque Union du Canada.	"	Loyer de 2 chambres, une voûte et une chambre de toilette, 2e étage de l'édifice "Union Bank", Moosomin, Sask.	Inspecteur des agences des terres fédérales.	1 an, du 26 juin 1921.	$35 par mois.
26 "	Lemuel Erza Prowse	"	Loyer de 3 chambres au 1er étage de l'édifice "Prowse", Charlottetown, I. P.-E.	Surintendant des dragues du min. des T.P.	1 an, du 1er nov. 1921.	$200 par année.
26 "	Eglise presbytérienne Knox de Regina.	"	Loyer d'un édifice en bois de 2 étages, Regina, Sask.	Min. de la M. et D.	3 ans, du 21 fév. 1921.	$2,400 par année.
1 août	*London & British North America Co.*	"	Loyer des bureaux 418, 419 et 420, dans l'édifice "Duncan", Vancouver, C.-B.	Min. de l'Agriculture	2 ans, du 1er août 1921.	$60 par mois.
1 "	Sa Majesté	*St. John Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd.*	Contrat pour le louage des chalands à bascule nos 104 et 101.	Entreprise privée	6 mois, du 1er août 1921.	$21.25 par jour pour chaque chaland.
1 "	Cyrille Renaud	Sa Majesté	Loyer du rez-de-chaussée d'une maison en brique, Loretteville, P.Q.	Bureau de poste	5 ans, du 1er sept 1921.	$400 par année (renouvelable.).
2 "	*Mills Bros., Ltd*	"	Loyer de la chambre 320 dans l'édifice "Imperial", Hamilton, Ont.	Officier des impôts	Du 15 juillet 1921 au 1er déc. 1923.	$20 par mois (renouvelable.).
3 "	Roderick J. Mackenzie	"	Loyer de la propriété "Deer Lodge Hotel", Winnipeg, Man.	Hôpital militaire, R.S. à l'état C.	1 an, du 1er mai 1921.	$200 par mois.
4 "	Wm. Warren & C. Egbert Sibbald.	"	Loyer du rez-de-chaussée et de l'étage supérieur de l'édifice d'un étage et demi connu sous le nom de "Ford Garage", avenue Banff, Banff, Alta.	Min. de la M. et D.	3 ans, du 23 août	$50 par mois.
8 août	Sir Henry Mill Pellatt	Sa Majesté	Loyer de 2440 pds carrés, édifice n° 48, avenue de l'Université, Toronto, Ont.	Quartiers des sergents, rég. *Q.O.R.*	3 ans, du 1er avril 1921.	$600 par année.
8 "	Banque de la Nouvelle-Ecosse.	"	Loyer des chambres 31 et 32 dans l'édifice de la Banque de la Nouvelle-Ecosse, Ste-Catherine, Ont.	Assistant inspecteur des impôts.	1 an, du 2 juillet 1921.	$720 par année.
9 "	Henry Dennie Johnson	"	Loyer d'un édifice en brique de 3 étages, sur la 2e rue, Edmonton, Alta.	Entrepôt de vérification et entrepôt *Kings*.	3 ans, du 14 août 1921.	$4,320 par année.

9	"	*The Manitoba & Saskatchewan Bible Society.*	"	Loyer des chambres 1, 2 et 3, au rez-de-chaussée, avec partie du soubassement de l'édifice "Bible House", Winnipeg, Man.	Poids et mesures, min. du Commerce.	1 an, du 1er juillet 1921.	$1,300 par année (renouvelable).
11	"	Mme Annie Jane Martin...	"	Loyer de 3 étages et du soubassement de l'édifice "Martin", rue Wellington, Ottawa, Ont.	Immigration et colonisation.	1 an, du 21 juillet 1921.	$5,500 par année.
12	"	*McDougal's Limited*.......	"	Loyer de la propriété, 105 rue Murray, Ottawa, Ont.	Entrepôt pour l'Imprimerie Nationale.	Du 29 août 1921 au 1er mai 1923.	$2,390 par année.
15	"	J. H. Cameron & A. M. Johnstone.	"	Loyer de 3 chambres (G.H. & I) dans l'édifice sur les lots 24 et 25, section 156, Saskatoon, Sask.	Poids et mesures, min. du Commerce.	Du 11 nov. 1921 au 1er nov. 1922.	$110 par mois.
15	"	L'hon. A. M. Langman....	"	Loyer de l'édifice "Fairbanks-Morse", appelé aussi "l'hôpital du colonel Belcher," Calgary, Alta.	Hôpital, min. du rétablissement des soldats à l'état civil.	1 an, du 1er juillet 1921.	$900 par mois.
17	"	Mme Elizabeth Bowins (veuve).	"	Loyer d'un édifice en brique, sur l'avenue Hillside, Pontypool, Ont.	Min. de la M. et D......	1 an du 1er mars 1921.	$20 par mois (renouvelable).
18	"	W. P., A. P. et D. J. O'Connor.	"	Loyer du 1er étage et de la voûte de l'édifice "O'Connor", Huntingdon, P.Q.	Bureau de poste.........	5 ans, du 1er juillet 1921.	$1,000 par année.
18	"	*Pacific Dairies, Limited*...	"	Loyer du 2e étage de l'édifice en brique de 2 étages, 150 rue Union, Saint-Jean, N.-B.	Rét. des S. à l'E.C......	1 an, du 6 sept. 1921.	$1,320 par année.
20	"	Benjamin Buell Bellamy..	"	Loyer de l'étage supérieur de l'édifice nº 19, rue Main, Smith's Falls, Ont.	Min. de la M. et D......	3 ans, du 1er mai 1921.	$165 par année
20	"	Corporation de la ville de Brockville.	"	Loyer de deux chambres au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville, Brockville, Ont.	Inspecteur du gaz et de l'électricité (M.C.)	1 an du 18 sept. 1921.	$15 par mois.
20	"	Cie du télégraphe *Western Union.*	"	Contrat au sujet de la pose des fils de la Cie sur les poteaux entre Port Hood & Port Hawkesbury, C.-B., sur la route principale.	32 milles...............	1 an, du 1er juillet 1921.	$6 par mille.
22	"	Sydney Richmond Margetson.	"	Loyer de tout le 8e étage et des chambres 703, 704 et 705, dans l'édifice "*North West*", Vancouver, C.-B.	Commission de l'établissements des soldats.	2 ans, du 1er juillet 1921.	$4,200 par année.
22	"	Mme Betty Tobias........	"	Loyer de l'édifice en bois à deux étages, au coin nord-est des rues Railway et 8e, Morden, Man.	Min. de M. et D........	1 an, du 1er juin 1921.	$40 par mois.
24	"	Ministère du Service naval	Min. des T.P.....	License nº 231 pour le signal d'appel V.D.K. pour l'exercice financier, pour l'appareil radiotélégraphique à bord du.	"C.G.S. Tyrian".......	1 an, du 1er avril 1921.	Echelle des taux.
24	"	Andrew McMillan et Wm. Costain.	Sa Majesté........	Loyer du rez-de-chaussée de l'édifice en brique à 3 étages, sur le côté ouest de la rue Main, Toronto-Est, Ont.	Station Postale "H"....	1 an, du 1er octobre 1921.	$100 par mois.
24	"	Direction de l'exposition de Regina.	"	Loyer de tout l'espace en-dessous de la grande estrade de l'exposition, Regina, Sask.	Min. de la M. et D......	1 an, du 15 juin 1921.	$75 par mois.
26	"	David John Nesbitt....... (shérif).	"	Loyer du rez de-chaussée de l'édifice sur le lot 39, Brighton, Ont.	Bureau de poste.........	5 ans, du 4 sept. 1921.	$376 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 26 août	*Independant Van & Storage Co.,". Ltd.*	Sa Majesté	Loyer de tout le rez-de-chaussée de l'édifice 780, rue Beatty, Vancouver, C.-B.	Ret. des S. à l'E.C.	2 ans, du 15 juillet 1921.	$1,800 par année (renouvelable).
29 "	F. B. Black, Chas. Fawcett et H. M. Wood.	"	Loyer du 1er et 2e étages de la bâtisse à 2 étages, côté ouest de la rue Crescent, Sackville, N.-B.	M. de la M. et D.	2 ans, du 1er juillet 1921.	$25 par mois.
29 "	Geo. Pheasey et Chas. Batson.	"	Loyer de deux chambres du rez-de-chaussée, et d'un espace dans le soubassement de l'édifice "Alexandra", Edmonton, Alta.	Bureau des terres fédérales, min. de l'Intérieur.	3 ans, du 1er juillet 1921.	$6,000 par année.
1er sept.	Thomas Henry Blow	"	Loyer de l'édifice "Blow", Calgary, Alta.	Min. de l'Int.	5 ans, du 1er septembre 1921.	$21,429 par année.
2 "	L'hon. Sir Daniel H. McMillan, C.C.M.G.	"	Loyer des chambres 406 et 407 dans l'édifice "Block", Winnipeg, Man.	Bureau des terres fédérales, min. de l'Int.	1 an, du 1er sept. 1921.	$81 par mois.
2 "	*Westmount Garage, Registered.*	"	Loyer de la moitié du devant du magasin n° 4278 de la rue Sainte-Catherine-ouest, Westmount, P.Q.	Bureau de l'inspecteur du gaz.	3 ans, du 1er mai 1921.	$300 par année (renouvelable).
6 "	Sa Majesté	*Down Town Association.*	Loyer d'une partie de l'emplacement de l'édifice fédéral, coin des rues Yonge et Front, Toronto, Ont.	Remise des automobiles	Mensuellement, du 1er août 1921.	$100 par mois.
6 "	"	*W. H. Kelly Lumber Co.*	Loyer du remorqueur "Alva"	Entreprise privée	3 semaines, de la date du départ du remorq. des chantiers de Victoria, C.-B.	$5.00 par jour.
8 "	Mlle Margaret Marie Thompson.	Sa Majesté	Loyer d'un entrepôt en bois et du soubassement, Yarmouth, .N-E.	Min. de la M. et D.	2 ans, du 1er juin 1921.	$600 par année.
9 "	F. S. Collacott	"	Loyer des bureaux au 2e étage de l'édifice "Collacott", Yorkton, Sask.	Inspecteur des impôts.	1 an, du 1er sept. 1921.	$720 par année.
10 "	James Alex. Yager	"	Loyer de 2,075 pieds carrés de la partie est du rez-de-chaussée et 587 pieds carrés de la partie est du soubassement d'un édifice, Swift Current, Sask.	Bureau de poste	1 an, du 20 juin 1921.	$720 par année.
16 "	*The Imperial Canadian Trust Co.*	"	Loyer des bureaux 601, 602, 606 et 607 dans l'édifice "Canada", Saskatoon, Sask.	Inspecteur des postes et son personnel.	1 an, du 20 sept. 1921.	$3,242.40 par année.
16 "	*The Imperial Canadian Trust Co.*	"	Loyer du bureau 514 de l'édifice "Canada", Saskatoon, Sask.	Service de la poste par chemin de fer.	1 an, du 16 sept. 1921.	$300 par année.
16 "	F. A. Blain	"	Loyer des chambres 301 à 310, incl., et la chambre 404, dans l'édifice "Connaught," Saskatoon, Sask.	Commission de l'établissement des S.	2 ans, du 1er juillet 1921.	$5,517 par année.

17 “	*Notre Dame Investment Co., Ltd.*	“	Loyer des bureaux 504 à 509, incl., dans l'édifice "Notre Dame Investment", Winnipeg, Man.	Commission de l'établissement des S.	6 mois, du 15 novembre 1921	$3,000 par année (renouvelable).
20 “	William McWilliams, Inc.	“	Loyer de 1,123 pieds carrés, au rez-de-chaussée de la moitié sud de l'édifice en brique, au coin des rues D'Auteuil et Elgin, Québec, P.Q.	Surintendant de l'arsenal du Dominion.	1 an, du 1er sept. 1921.	$675 par année.
20 “	Sa Majesté	W. H. Kelly	Loyer du remorqueur "Eileen"	Entreprise privée	Pour 3 semaines, du 20 sept. 1921.	$35 par semaine (d'avance).
21 “	Association des Vétérans de Saltcoats.	Sa Majesté	Loyer d'une bâtisse d'un étage et demi en bois, sur le lot 5, section 9, plan 4383, Saltcoats.	Min. de la M. et D.	1 an, du 1er juillet 1921.	$15 par mois.
28 sept	*Central Realties Co., Ltd.*	Sa Majesté	Loyer de 3,900 pieds carrés dans l'édifice «Harphill», Prince Albert, Sask.	Commission de l'établissement des S.	3 mois, du 1er novembre 1921 1921.	$200 par mois.
28 “	*The Post Publishing Co., Ltd.*	“ “	Loyer des chambres 4a et 3 dans l'édifice «Post», Sydney, N.-E.	Min. du Service Naval.	1 an, du 1er oct. 1921	$36 par mois.
28 “	Arch. Galbraith	“	Loyer de tout le rez-de-chaussée de l'édifice principal et de l'addition, Swift Current, Sask.	Bureau des terres fédérales, min. de l'Intérieur.	1 an, du 17 nov. 1921.	$175 par mois. $1
1er oct	Association maçonnique de Fort Frances.	“	Loyer de deux bureaux, coin nord-ouest de l'édifice «Masonic», Fort Frances, Ont.	Ingénieur résidant, min. des T.P.	1 an, du 1er oct. 1921.	$35 par mois (renouvelable).
4 “	R. L. Blackburn	“	Loyer de 949 pieds carrés, au 4e étage de l'édifice «Plaza», Ottawa, Ont.	Rét. des Soldats à l'état civil.	Du 1er sept. 1921 au 1er juillet 1922.	$823.53 par année.
4 “	“	“	Loyer de 2426 pieds carrés, au 4e étage de l'édifice «Plaza», Ottawa, Ont.	“ “	1 an, du 1er juillet 1921.	-$2,350 par an
4 “	Sa Majesté	J. L. Melanson	Loyer d'une partie du quai de l'est Pointe, du Chêne, N.-B.	Entreprise privée	10 ans, du 4 oct. 1921.	$25 par année.
5 “	*Chester Thompson Co., Ltd*	Sa Majesté	Loyer de tout le 1er étage de l'édifice «Thompson», ainsi qu'une chambre dans le soubassement, Saskatoon, Sask.	Ministère des douanes	1 an, du 12 déc. 1921.	$4,800 par année.
10 “	Sa Majesté	La ville de Battleford.	Permis de poser un tuyau de 3 pouces dans le soubassement de l'édifice du Dominion, Bartleford-Nord, Sask.	Entreprise privée	Durant bon plaisir.	Gratuitement
11 “	Andrew Little Forester	Sa Majesté	Loyer du théâtre «Empress», Red Deer, Alta.	Min. de la M. et D.	3 ans, du 1er juillet 1921.	$600 par année.
13 “	La banque de Montréal	“	Loyer du 1er étage de l'édifice de la banque de Montréal, Saskatoon, Sask.	Division des impôts, minist. des Finances.	3 ans, du 29 juillet 1921.	$1,007 par année.
13 “	Arch. Wm. McGregor	“	Loyer des lots 1 à 8, incl., section 195, avec les bâtisses, à l'exception du hangar sur le lot, 8 Regina, Sask.	Min. de la M. et D.	1 an, du 1er octobre 1921.	$3,900 par année.
13 “	Succession Odilon Lacoursière.	“	Loyer de deux chambres au 1er étage de l'édifice d'un étage et demi, côté ouest de la rue Notre-Dame, Saint-Tite, P.Q.	Bureau de poste	5 ans, du 1er janvier 1921.	$444 par année. (renouvelable)
14 “	Bourgon, Gagné & Cie.	“	Loyer du rez-de-chaussée de l'édifice à 3 étages, n° 5382 de la rue Sherbrooke Ouest, Notre-Dame de Grâce, Montréal, P.Q.	Station postale	3 ans, du 1er nov. 1921.	$2,400 par année (renouvelable).

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 15 oct...........	Sa Majesté...............	*National Sand & Material Co. Ltd.*	Entente au sujet du louage de la drague «Restigouche».	Entreprise privée........	2 ans, de la date du départ de Pictou, N.-E.,	$5,500 par année. jusqu'à ce quelle' soit retournée à Pictou.
18 "	Hazen Twiss, Ltée........	Sa majesté........	Loyer des bureaux au rez-de-chaussée et dans le soubassement de l'édifice, au coin de la 22e rue et la 3e Avenue, Saskatoon, Sask.	Bureau des terres fédérales, min. de l'Intérieur.	1 an, du 1er octobre 1921.	$300 par mois.
19 "	*Notre Dame Investment Co Co., Ltd.*	"	Loyer de tout le 2e étage de l'édifice «Notre Dame Investment», Winnipeg, Man.	Rét. des soldats à l'état civil.	1 an, du 22 novembre 1921.	$6,000 par année.
19 "	Dr George MackenzieBowman.	"	Loyer d'une bâtisse en bois d'un étage, côté ouest de la 5e avenue, Weyburn, Sask.	Min. de la M. et D......	1 an, du 10 juin, 1921.	$600 par année. (renouvelable.)
20 "	James Henry Buchanan..	"	Loyer des chambres 1, 2 et 3, au rez-de-chaussée de l'édifice «Buchanan», Goderich, Ont.	Min. de M. et D........	1 an, du 1er janvier, 1922.	$360 par année.
22 "	*Montreal Trust Co*.........	"	Loyer de 2,040 pied carrés dans l'édifice «Hesslein», Halifax, N.-E.	Min. de la M. et P.......	1 an, du 15 oct. 1921.	$1,226.40 par année.
25 "	Sa Majesté................	Dr Wm E. Sheridan.	Loyer d'un annexe d'un étage, côté ouest du bureau de poste, Cardinal, Ont.	Entreprise privée........	1 an, du 11 octobre 1921.	$100 par année.
25 "	John Albert Short.........	Sa Majesté........	Loyer d'une bâtisse en bois d'un étage, n° 220 de la rue Hampton, Winnipeg, Man.	Min. de la M. et D.......	1 an, du 1er décembre 1921.	$50 par mois.
25 "	*Kamloops Bldg. Syndicate. Ltd.*	"	Loyers des salles 11 à 16, incl., et 9 à 22, incl., et salle 10 avec une partie du rez-de-chaussée, ainsi que 2 voûtes et la salle 23 de l'édifice, Kamloops, C.-B.	Min. de l'Intérieur......	1 an, du 1er sept. 1920; la salle 23, du 1er oct. 1920, au 1er sept. 1921.	$4,494 par année; pour 1 salle 13, $390.60 (renouvelable).
28 "	Edward Sinclair..........	"	Loyer de 364 pieds carrés de l'édifice, rue Main, Carberry, Man.	Gardes-forestiers, min. de l'int.	1 an, du 1er oct. 1921.	$216 par année. (renouvelable).
31 "	Edward A. McDonald....	"	Loyer d'une bâtisse en bois d'un érage, de 30 x 60 pieds, Sydney-Mines, N.-E......	Min. de la M. et D......	2 ans, du 1er juillet 1921.	$600 par année.
31 "	Winfield Scott Wait.......	"	Loyer d'un édifice en brique d'un étage et demi connu sous le nom de «Hillhurst Garage», Calgary, Alta.	Remise et réparages des automobiles, min. de l'Intérieur.	Du 1er nov. 1921 au 1er mai 1922.	$150 par mois.
1er nov..........	Robertson Mason.........	"	Loyer de l'étage supérieur de l'édifice, avec escalier à l'extérieur, Powassen, Ont.....	Min. de la M. et D......	2 ans, du 1er février 1921.	$60 par année.

1er "	Sa Majesté	Allen G. McAvity	Loyer d'une partie du brise-lames, havre de Saint-Jean (baie Courtenay), N.-B.	Entreprise privée	5 ans, du 1er nov. 1921.	$100 par année.
3 "	Fred W. Scott	Sa Majesté	Loyer des salles 302 et 303, dans l'édifice «Scott», rue Main, Winnipeg, Man.	Inspecteur des agences des terres fédérales.	1 an, du 31 déc. 1921.	$140 par mois.
4 "	Cie d'assurance *Dominion Life.*	"	Loyer des bureaux 501, 510, 511, 512 et 513, au 5e étage de l'édifice, Regina, Sask.	Commission de l'établissement des sol.	6 mois, du 1er déc. 1921.	$1,752 par année.
4 "	*Ashcroft Paint Co., Ltd*	"	Loyer d'une partie du lot 11, section 12, et les bâtisses, Ashcroft, C.-B.	Service télégraphiques	15 ans, du 4 nov. 1921.	$1 par année.
5 "	Alfred Theodore Carter	"	Loyer d'un édifice en brique sur le lot 33, 1ère réserve, Gaspé, P.Q.	Bureau de poste et les douanes.	5 ans, du 1er déc. 1921.	$700 par année avec le droit d'acheter pour $20,000.
11 "	Robert McKay	"	Loyer de l'espace dans l'édifice au coin nord-est des rues Malboro & Mechanic, Maxville, Ont.	Bureau de poste	5 ans, du 15 oct. 1921.	$360 par année. (renouvelable).
15 "	*The Ottawa Terminals R'y Co.*	"	Loyer des propriétés et bureaux dans la gare centrale, Ottawa	Commission des chemins de fer.	5 ans, du 1er novembre1921 .	$21,000 par année.
17 "	John Robert Boyd	"	Loyer d'un appartement de 3 pièces, partie est du lot 8, Huntsville, Ont.	Min. de la M. et D	3 ans, du 1er février ,1921.	$150 par année.
21 "	Mme Alice Maud Christie.	"	Loyer d'une bâtisse à 2 étages, 204 rue Wilson, Victoria-Ouest, C.-B.	" "	6 mois, du 6 déc. 1921.	$30 par mois.
22 "	Ellen A. Montreuil	"	Loyer d'une bâtisse en bois de 2 étages et demi, 24 rue London-Est, Windsor, Ont.	Min. du Rét. des S. à l'état civil.	1 an, du 1er déc. 1921.	$1,200 par année.
23 "	Sa Majesté	*The Quebec shipbuilding & Repairing Co., Ltd.*	Loyer de la propriété sur la rivière St-Charles, Québec, P.Q.	Entreprise privée	20 ans, du 23 nov 1921.	$1,500 par année.
24 "	Commission des Parcs	Sa Majesté	Loyer d'une partie du terrain de récréation, rue Gambie, Vancouver, C.-B.	Milice active non permanente.	3 ans, du 1er avril 1920.	$300 par année.
26 "	*The London & British North America Co., Ltd.*	"	Loyer de tout le 5e étage et les salles 401 à 414, incl., et les salles 426 et 427, dans l'édifice «Duncan», Vancouver, C.-B.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	3 ans, du 1er juillet 1921	$9,646.28 par année.
26 "	Wm Alfred Bauer	"	Loyer des salles 509 à 512, incl., au 5e étage de l'édifice «Pacific», Vancouver, C.-B.	Arpentage géologique, min. des Mines.	1 an, du 25 déc. 1921.	$1,769.40 par année.
1er déc.	*Calgary Brewing & Malting Co., Ltd.*	"	Loyer de l'hôtel «American», MacLeod. Alta.	Min. de la M. et D	2 ans, du 8 nov. 1921.	$900 par année.
1er "	*Esquimalt & Nanaimo Ry Co.*	"	Contrat au sujet de la gare pour le bassin de radoub, Skinner's Cove, C.-B.	Fins du gouvernement	Aussi longtemps que le contrat sera en vigueur.	$34.82 par année.
3 "	Robert Lennox Blackburn	"	Loyer du 3e étage de l'édifice «Plaza», coin des rues Sussex et Rideau, Ottawa, Ont.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	1 an, du 1er mai 1921.	$3,650 par année.
3 déc.	Sarah A. Batson	Sa Majesté	Loyer d'une salle au 1er étage d'un édifice à Welch Pool, île Campobello, N.-B.	Inspecteur des pêcheries, M. et P.	1 an, du 31 déc. 1921.	$120 par année.
3 "						
7 "	*Notre Dame Investment Co., Ltd.*	"	Loyer de la moitié ouest du 1er étage de l'édifice "Keywayden", Winnipeg, Man.	Min. du rét. des S. à l'éta civil.	1 an, du 1er janv. 1922.	$2,220 par année.
"	*Notre Dame Investment Co., Ltd.*	"	Loyer des salles 411 à 414, incl., dans l'édifice "Notre Dame Investment", Winnipeg, Man.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	6 mois, du 15 fév. 1922.	$75 par mois.
"	*Notre Dame Investment Col, Ltd.*	"	Loyer du bureau 305 dans l'édifice "Notre Dame Investment", Winnipeg, Man.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	6 mois du 15 fév. 1922.	$75 par mois.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 11 déc.	Wm. Jackson Hopwood, liquidateur de Jopwood, Ltée	Sa Majesté	Loyer de 3 salles au rez-de-chaussée, n° 366, rue Water, avec l'usage de l'entrée, Peterborough, Ont.	Poids et Mesures	1 an, du 1er janv. 1922.	$300 par année.
13 "	A. C. McDermott	"	Loyer d'un édifice en brique à 3 étages, coin des rues Langley et Broughton, Victoria, C.-B.	Entrepôt de vérification.	1 an, du 1er janv. 1922.	$400 par année.
13 "	Patrice Fournier	"	Loyer de 3,590 pieds carrés, à l'étage supérieur d'un édifice en béton à 3 étages, coin des rues Court et Canada, Edmundston, N.-B.	Régiments de la milice active.	1 an, du 22 janv. 1922.	$90 par mois.
18 "	*Imperial Canadian Trust Co.*	"	Loyer du bureau 513, dans l'édifice "Canada", Saskatoon, Sask.	Ministère des postes	2 ans, du 1er nov. 1921.	$717.75 par année.
24 "	*The Calgary Paint & Glass Co., Ltd.*	"	Loyer d'un édifice en béton armé à 6 étages, Calgary, Alta.	Min. de la M. et D	3 ans, du 1er juin 1921.	$8,400 par année.
29 "	Robert A. Brown	"	Loyer de l'étage supérieur d'un magasin, côté nord de la rue Foster, Perth, Ont.	"	2 ans, du 1er juillet 1921.	$125 par année (renouvelable).
29 "	Mme Margaret A. A. Bryan.	"	Loyer d'un édifice en pierre, côté est de la rue Water, vis-à-vis du bureau de poste, St. Mary's, Ont.	"	3 ans, du 15 oct. 1921.	$600 par année (renouvelable).
29 "	Commission scolaire	"	Loyer de l'école "Park", Dartmouth, N.-E	"	5 mois, du 9 nov. 1921.	$100 par année (renouvelable).
30 "	Association athlétique d'Ottawa.	"	Loyer de l'édifice, coin nord-ouest de la rue Elgin et l'avenue Laurier-Ouest, Ottawa, Ont.	"	3 ans, du 14 avril 1921.	$8,227.33 par année.
30 "	*The Tribune Publishing Co., Ltd.*	"	Loyer de la salle 410, au 4e étage de l'édifice "Tribune", Winnipeg, Man.	Immigration & Colonisation.	1 an, du 6 janv. 1922.	$1,200 par année.
30 "	Thomas Culbert	"	Loyer d'une partie du rez-de-chaussée de l'édifice "Cuthbert", Merrickville, Ont.	Bureau de poste	5 ans, du 1er janv. 1922.	$200 par année.
30 "	R. Keltie Jones & *The Eastern Trust Co.*	"	Loyer de l'édifice "Caverhill", coin nord-est des rues Sydney & Mecklemberg, Saint-Jean, N.-B.	Min. de la M. et D	1 an, du 1er janv. 1922.	$1,500 par année.
31 "	Silas Alexander Ramsay	"	Loyer d'un magasin, n° 606 de la 2e rue-Est, Calgary, Alta.	Commission des soldats invalides.	1 an, du 5 déc. 1921.	$900 par année.
31 "	Silas Alexander Ramsay	"	Loyer du magasin, n° 608 de la 2e avenue-Est, Calgary, Alta.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	1 an, du 16 sept. 1921.	$900 par année.
1922 4 janv.	*Birks Building, Ltd.*, successeurs de W. M., J. H. et G. W. Birks.	" "	Loyer des 3e, 5e et 6e étages et du soubassement de l'édifice "Birks", Ottawa, Ont.	Ministères des ch. de fer et C. et de l'Agriculture.	3 ans, du 1er nov. 1921.	$6,697.14 par année.

4	"	*Birks Building, Ltd.*, successeurs de W. M., J. H. et G. W. Birks.	"	Loyer de la moitié d'en arrière du 5e étage de l'édifice "Birks", Ottawa, Ont.	Min. de l'Agriculture...	Du 1er janv. 1922 au 1er nov. 1924.	$1,400 par année.
4	"	Kenneth A. McLeod......	"	Loyer des salles 301 à 305, incl., au 3e étage de l'édifice "McLeod", Edmonton, Ont.	Min. du rét. des S. l'état civil.	à1 an, du 1er déc. 1921.	$315 par année.
6	"	Sir Woodman Burbridge..	"	Loyer d'un édifice en brique à 2 étages et les dépendances, Calgary, Alta.	Min. de la M. et D......	3 ans, du 1er janv 1922.	$5,400 par année.
7	"	*Ames-Holden, McCready, Ltd.*	"	Loyer d'une salle au rez-de-chaussée de l'édifice "Ames-Holden McCready", Montréal, P.Q.	Min. des ch. de fer et Canaux.	Du 22 déc. 1921 au 1er mai 1926.	$120 par année.
7	"	*Ames-Holden, McCready, Ltd.*	"	Loyer de 6,922 pieds carrés, au rez-de chaussée de l'édifice "Ames-Holden McCready", Montréal, P.Q.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	2 ans et 11 mois, du 1er juin 1921.	$5,191.50 par année.
7	"	*Ames-Holden, McCready, Ltd.*	"	Loyer de 12,000 pieds carrés, au rez-de-chaussée de l'édifice "Ames-Holden McCready", Montréal, P.Q.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	3 ans, du 1er mai 1921.	$11,239.25 par année.
7	"	*Ames-Holden, McCready, Ltd.*	"	Loyer de 2,397 pieds carrés, au rez-de-chaussée de l'édifice "Ames-Holden McCready", Montréal, P.Q.	Min. des Ch. de fer et Canaux.	5 ans, du 1er mai 1921.	$2,397 par année.
10	"	George Edward Gibson...	"	Loyer du rez-de-chaussée d'un édifice en bois à 2 étages, n° de la 2e avenue, Prince Rupert, C.-B.	Min. de la M. et D.........	3 ans, du 1er mai avril 1920.	$50 par mois.
10	"	*The Post Publishing Co., Ltd.*	"	Loyer des salles 1 et 2, au 1er étage de l'édifice "Post", Sydney, N.-E.	Immigration et colonisation.	2 ans, du 1er déc. 1921.	$35 par mois. (renouvelable).
10	"	Merrick Addie Leet.......	"	Loyer du rez-de-chaussée de l'édifice en brique de 2 étages, rue Main, Qu'Appelle, Sask.	Min. de la M. et D......	1 an, du 1er nov. 1921.	$40 par mois (renouvelable).
11	"	*The Royal Trust Co*........	"	Loyer des salles 308 et 309, au 3e étage de l'édifice "Campbell", Victoria, C.-B.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	6 mois du 1er déc. 1921.	$312 par année (renouvelable).
11	"	James Stuart Mackie.....	"	Loyer d'une partie du soubassement, tout le rez-de-chaussée, l'étage mezzanine et le vestibule du monte-charge, dans l'édifice "Lancaster", Calgary, Alta.	Bureau de poste et min. du rét. des S. à l'état civil.	2 ans et demi du 1er janv. 1922.	$30,515.88 par année.
14	"	Sa Majesté................	*Collingwood Shipbuilding Co., Ltd.*	Loyer de la propriété du bassin de radoub, Kingston, Ont.	Entreprise privée........	4 ans, du 30 avril 1920.	$5,000 par année.
16	"	Isaac Mallette............	Sa Majesté........	Loyer d'une cabine, hangars et cabinets, dans le village de Mayo Landing, Yukon.	Bureau de poste.........	1 an, du 1er sept. 1921.	$200 par année.
16	"	James Murphy............	"	Loyer de tout le soubassement et les 2 étages inférieurs de l'édifice en brique. No 114, rue Simpson, Fort William, Ont.	Min. de la M. et D.....	1 an, du 1er déc. 1921.	$225 par mois.
16	"	*Bawlf Securities, Ltd*......	"	Loyer des bureaux 231, 233 et 237, au 3e étage, et les bureaux 209 et 220, au 2e étage de l'édifice "Chambres of Commerce", Winnipeg, Man.	Division du pouvoir hydraulique, min. de l'Intérieur.	1 an, du 1er déc. 1921.	$195 par mois.
19	"	La banque Standard du Canada.	"	Loyer d'une chambre au 1er étage de l'édifice de la banque Standard, Belleville,	Inspecteur des vivres, district n° 10.	Du 23 fév. 1922, au 23 juin 1922.	$17.50 par mois

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—*Suite*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 26 janv.	La Direction du collège "Bishop Pinkham".	Sa Majesté	Loyer de la propriété connue sous le nom de de "Bishop Pinkham College" (aussi nom de "Sunnyside Hospital"), Calgary, Alta.	Commission des hôpitaux militaires pour les soldats invalides.	Annuellement, du 9 déc. 1921.	$3,000 par année.
26 "	*Arcade, Ltd.*	"	Loyer de 1,000 pieds carrés, au centre du 2e étage d'un édifice à 3 étages, Dunnville, Ont.	Min. de la M. et D.	1 an, du 17 juin 1921.	$10 par mois.
27 "	Cie R. Simpson, Ltée	"	Loyer de l'édifice "Keen's", 174 avenue Spadina, Toronto, Ont.	"	5 ans, du 13 déc. 1921.	$20,000 par année.
27 "	L'association maçonnique Fort Frances, Ltée.	"	Loyer de 2 salles, au coin nord-ouest de l'édifice maçonnique, Fort Frances, Ont.	Ingénieur résident du M. des T.P.	1 an, du 1er oct. 1921.	$35 par mois (renouvelable).
30 "	Hormisdas Guerrier	"	Loyer du rez-de-chaussée et du soubassement d'un édifice en brique à 3 étages, 1253, Verdun, P.Q.	Station Postale	3 ans, du 1er janv 1922.	$135 par mois (renouvelable).
31 "	*The London & British North America Co., Ltd.*	"	Loyer des salles 320 à 324, incl., au 3e étage de l'édifice "Duncan", Vancouver, C.-B.	Surintendant des dragues, min. des T.P.	2 ans, du 1er fév. 1922.	$1,293 par année.
6 fév.	Frank Gardiner	Sa Majesté	Loyer d'une bâtisse en brique d'un étage, rue Main, Kenora, Ont.	Min. de la M. et D.	2 ans, du 1er août 1921.	$1,200 par année (renouvelable).
7 "	Alex. Leonard Sawle	"	Loyer de l'édifice «Oliver», Athabasca, Alta.	Bureau de poste	1 an, du 9 novembre 1921.	$15 par mois.
10 "	La banque Union du Canada.	"	Loyer de 1,015 pieds carrés dans l'édifice «Kerr», Le Pas, Man.	Archives des mines, min. de l'Intérieur.	1 an, du 1er fév. 1922.	$50 par mois.
11 "	James Stuart Mackie	"	Loyer des bureaux 400 et 403 et les salles 404, 405, 406 et 418, au 4e étage, et les salles 500 à 518, incl., au 5e étage de l'édifice «Lancaster», Calgary, Alta.	Min. du rét. des S. à l'état civil: division des des terrains miniers et du Yukon, min. de l'Int., et Commission des Ch. de fer.	1 an et demi du 1er janvier 1922.	$14,124.44 par année.
13 "	La Corporation Financière Générale du Canada.	"	Loyer du 1er étage d'un édifice en brique, n° 225½, 22e rue, Saskatoon, Sask.	M. de la M. et D.	1 an, du 6 janvier 1922.	$175 par mois.
14 "	Thomas Duncan McFarlane.	"	Loyer du garage «Imperial», 268 rue Sparks, Ottawa, Ont.	" "	1 an, du 1er mai 1922.	$5,340 par année.
16 "	Janet Bannerman	"	Loyer d'une largeur de 32 pieds dans l'édifice en bois d'un étage et d'une partie du soubassement, Le Pas, Man.	Bureau de poste	5 ans, du 1er octobre 1922.	$900 par année.
23 "	La Sauvegarde	"	Loyer de bureaux sur le coin sud-est du toit de l'édifice de La Sauvegarde, Montréal, P.Q.	Service de signaux (Marine et Pêcheries) mai	1 an, du 1er mai 1922.	$475 par année.

23 “	La banque d'Hochelaga...	“	Loyer de 1,415 pieds carrés dans l'édifice n° 1128, rue Mont-Royal, et 308 pieds carrés (dans le soubassement) et la cour, Montréal, P.Q.	Station postale Delorimier.	1 an, du 1er mai 1922.	$1,300 par année.
24 “	L'Association des Vétérans de la Grande Guerre.	“	Loyer du 3e étage de l'édifice de l'A.V.G.G. Regina, Sask.	Min. du rét. des S. à l'état civil et bureau des pensions.	1 an, du 1er mars 1922.	$5,076 par année (renouvelable).
24 “	C. W. Lindsay, Ltée......	“	Loyer de la salle 26, au 3e étage de l'édifice, nos 201 et 203, rue Saint-Jean, Québec. P.Q.	Surintendant, commission de l'E. des S.	Du 23 mai 1922, au 30 avril 1923.	$21 par mois.
28 “	*Northern Trust Co*.........	“	Loyer de la salle 103, au 2e étage de l'édifice «Victoria», rue Main, Winnipeg, Man...	Ministère du Travail...	1 an, du 1er avril 1922.	$720 par année
1 mars	La banque de Toronto....	“	Loyer de la salle 1 dans l'édifice de la rue Queen-Est, Toronto, Ont.	Gaz et électricité (Min. du Commerce).	1 an, du 1er mai 1922.	$240 par année
4 “	Les syndics de l'église Knox.	“	Loyer de la vieille église Presbytérienne Knox, Saskatoon, Sask.	Arsenal pour le 5e régiment (M. et D.)	1 an, du 1er décembre 1921.	$100 par mois (renouvelable).
6 “	La banque du Commerce.	“	Loyer des salles 2 et 3, avec l'usage d'une pièce de 18 par 16 pieds, dans l'édifice de la banque du Commerce, Revelstoke, C.-B.	Forestier en chef, min. de l'Intérieur.	1 an, du 16 déc. 1921.	$40 par mois.
6 “	Chas R. Stephen & Sarah M. Geddes, exécuteurs de la succession Stephen.	“	Loyer des 1er, 2e, 3e et 4e étages de l'édifice «Stephen», Ottawa, Ont.	Personnel de la Com. des Grains.	5 ans du 1er mai 1922.	$40 par mois.
7 “	La municipalité de Collingwood.	“	Loyer de 2 salles dans le coin sud-est de l'hôtel de ville, Collingwood, Ont.	Min. de la M. et D.....	1 an, du 15 mars 1922.	$120 par année.
8 “	*Belgo-Canadian Realty Co., Ltd.*	“	Loyer du 2e étage de l'édifice «Westmount «Commercial», Westmount, P.Q.	58e régiment............	1 an, du 1er mai 1922.	$1,500 “ “
11 “	R. J. Mackenzie...........	“	Loyer de l'hôtel «Deer Lodge», Winnipeg, Man.	Hôpital militaire........	1 an, du 1er mai 1922.	$200 par mois.
10 “	Alexander Macdonald.....	“	Loyer des salles 8 à 13, incl., dans l'édifice «K.W.C.», Nelson, C.-B.	Ingénieur de district, M. des T.P.	1 an, du 1er avril 1922.	$720 par année.
11 “	Alice Ena Warne..........	“	Loyer de 2 salles au 2e étage de l'édifice «Warne», Digby, N.-E.	Inspecteur des pêcheries.	1 an, du 1er nov. 1921.	$200 par année.
13 “	La Cie de la Baie d'Hudson.	“	Loyer de 4,721 pieds carrés dans l'édifice «Megaw», Vernon, C.-B.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	1 an au, 15 mars 1922.	$1,500 par année.
13 “	*The Post Publishing Co., Ltd.*	“	Loyer de la salle 5, dans l'édifice «Post», rue Dorchester, Sydney, N.-E.	Sous-agent de la Marine.	1 an, du 1er mai 1922	$216 par année.
14 “	*Norlite Realty Co., Ltd*....	“	Loyer de l'édifice «Norlite», côté sud de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Bureaux du gouvernement.	5 ans, du 15 oct. 1922.	$30,000 par année (renouvelable.)
15 “	*Mills Brothers, Ltd*........	“	Loyer d'une pièce dans le soubassement de l'édifice «Imperial», Hamilton, Ont.	Inspecteur des impôts..	Du 1er avril 1922 au 1er décembre 1923.	$62.50 par mois (renouvelable).
17 “	Conrad William Johnson..	“	Loyer d'un espace au rez-de-chaussée de l'édifice «Hanson», Cranbrook, C.-B...	Min. de la M. et D.....	2 ans, du 15 janvier 1922.	$30 par mois.
18 “	Robert Lennox Blackburn	“	Loyer du 3e étage de l'édifice Plaza, au coin des rues Sussex et Rideau, Ottawa, Ont.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	1 an, du 1er mai 1922.	$3,600 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1921 au 31 mars 1922—Fin

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1921 18 mars	James Stuart Mackie	Sa Majesté	Loyer des bureaux 610 à 613, incl., au 6e étage de l'édifice «Lancaster», Calgary, Alta.	Inspecteur des grains (Min. du Commerce).	3 ans, du 1er mai 1922.	$1,116.25 par année.
20 "	Dr George M. Bowman	"	Loyer d'une bâtisse en bois d'un étage, sur le lot 4, section 25, Weyburn, Sask.	Min. de la M. et D.	1 an, du 10 juin 1922.	$600 par année.
21 "	Succession Wm Ryan	"	Loyer du magasin 204 sur le côté sud de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Gaz et électricité (Min. du Commerce)	1 an, du 1er mai 1922	$50 par mois.
23 "	John Alex. Campbell & Mlle S. Campbell.	"	Loyer de l'édifice 81, rue King, London, Ont.	Min. du rét. des S. à l'état civil.	1 an, du 28 juillet 1922.	$420 par année.
23 "	Wm George Miller	"	Loyer de 3 salles, au rez-de-chaussée de l'édifice, sur la rue Main, Stellarton, N.-E	Bureau de poste	1 an, du 1er mai 1922	$650 " "
23 "	Percy Wm Blackmore	"	Loyer d'un nouvel édifice en brique d'un étage, Princetown, Ont.	Bureau de poste	10 mois, du 1er janvier 1922.	$396 " "
24 "	La Cie d'assurance *Dominion Life*.	"	Loyer des salles 502 à 507, incl., au 5e étage de l'édifice «Westman», Regina, Sask.	Commission de l'établissement des soldats	1 an, du 1er mai 1922.	$1,800 "
27 "	L. H. Levasseur, Enrg.	"	Loyer de l'édifice «Levasseur», Rivière du-Loup, P.Q.	Bureau de poste	1 an, du 1er mai 1922.	$600 "
31 "	La banque Royale du Canada.	"	Loyer du soubassement, et des 2e, 3e, 4e et 5e étages de l'édifice de la banque Royale, au coin sud-ouest des rues Sparks et Metcalfe, Ottawa, Ont.	Plusieurs ministères du gouvernement fédéral.	1 an, du 1er mai 1922.	$15,050 par an-

Les item suivants ont été reçus trop tard pour être insérés dans le rapport de l'année dernière (1920-21).

1920 21 sept.	Sa Majesté	*The King Suspender & Neckwear Co.*	Loyer de 2,500 pieds carrés dans l'édifice «Henry», Toronto, Ont.	Entreprise privée	3 ans et 10 mois, du 10 août 1921.	$125 par mois.
1er oct.	La cie du chemin de fer Nord-Canadien.	Sa Majesté	Permission de poser des fils sur les poteaux de la Cie, entre Humboldt et Warman, Sask. (distance: 30½ milles).		1 an, du 1er oct. 1920 et, après, annuellement.	$5 par année par mille de fil de fer.
1921 1er mars	Les chemins de fer Nationaux du Canada.	Min. des T.P.	Sous-loyer du hangar n° 2, sur le pilier n° 3, sur le quai du large, Victoria, C.-B.	Fins du gouvernement	Durant bon plaisir.	$300 par mois.

GALERIE NATIONALE DU CANADA

Par Eric Brown, directeur

L'année dernière a été la plus importante dans l'histoire de la Galerie Nationale. Sa sphère d'opérations dans tout le pays a été considérable et très fructueuse, cependant qu'à Ottawa la réouverture des salles, avec leurs dimensions spacieuses et leur disposition très améliorée, a donné au Canada une preuve convaincante des avantages d'une Galerie Nationale des Arts, et promet encore plus pour l'avenir, lorsque le public et le Parlement auront suffisamment compris toute son importance pour lui donner le support qu'elle mérite.

Les commissaires ont éprouvé un profond regret d'apprendre le décès de l'honorable Arthur Boyer, survenu le 25 janvier 1922.

Comme membre du premier Conseil des Arts, institué en 1907, M. Boyer a toujours porté beaucoup d'intérêt aux œuvres artistiques au Canada. Après la passation de l'Acte de la Galerie Nationale, en 1913, il a fait partie de la nouvelle commission et il s'est constamment dévoué à donner tout le relief possible à la Galerie Nationale et à encourager les œuvres d'art dans notre pays. C'est pourquoi les membres de la Commission désirent manifester leur haute appréciation de la valeur du confrère qu'ils ont perdu.

La reconstruction des salles de la Galerie Nationale, commencée en 1920, a été parachevée en septembre 1921, et le 12 de ce mois, l'institution a de nouveau ouvert ses portes au public. Pendant les six mois que la Galerie Nationale fut ouverte, on a enregistré 75,000 visiteurs.

Des expositions spéciales ont été tenues aux dates suivantes:

Exposition des peintures récemment acquises—20 décembre 1921 au 31 janvier 1922.

Peintures et croquis par Tom Thomson—11 février au 31 mars 1922.

Estampes par William Blake—11 février au 31 mars 1922.

Gravures en couleurs modernes—11 février au 31 mars 1922.

L'établissement d'une section des gravures a été sans contredit une démarche importante pour le progrès de la Galerie Nationale.

La perspective de donner un plus grand essor à ce genre est très favorable, et le temps est particulièrement opportun. En effet, il semble y avoir dans l'Ancien Monde une gêne économique générale qui force à mettre en vente plusieurs collections de gravures d'une grande renommée. En profitant des circonstances et de l'exportation vers l'ouest de ces trésors artistiques, l'on espère former au Canada le noyau d'une collection de haute valeur.

On s'occupe avec toute l'attention et la rapidité requises des œuvres d'art illustrant des scènes de guerre où les soldats canadiens ont pris part. La section Graphique a été classifiée et préparée pour être encadrée. Un certain nombre de peintures à l'huile sont déjà dans leurs cadres, et elles ont été nettoyées et vernies au besoin. Quelques-unes des plus grandes peintures ornent actuellement la Chambre du Sénat, et l'on a prêté au Collège Militaire Royal de Kingston quinze portraits des commandants des corps canadiens.

Un montant de $40,000 a été voté cette année pour la Galerie Nationale et on l'a dépensé de la manière suivante:

ETAT FINANCIER

Crédit voté..	$40,000 00	
Acquisitions nouvelles....	....	$21,822 19
Salaires, gages et entretien général..	....	14,855 99
Impôts sur les ventes..	....	660 87
Catalogues, reproductions et photographies	....	2,639 27
Non dépensé....	....	21 68
	$40,000 00	$40,000 00

Malgré la réouverture des salles de la Galerie Nationale, à Ottawa, on a pu encore cette année, en s'y prenant avec soin, prêter des œuvres d'art pour les exposer dans les villes suivantes:

Halifax, N.-E.—Victoria School of Art and Design (14 peintures).
Montréal, P.Q.—Association des Arts de Montréal (82 peintures).
Ottawa, Ontario.—Les Ecoles publiques (142 gravures de Medici).
Toronto, Ontario—La Galerie des Arts de Toronto (8 peintures).
Welland, Ontario—Rotary Club (17 peintures).
Tillsonburg, Ontario—La Bibliothèque publique (6 peintures).
Hamilton, Ontario—La Galerie des Arts de Hamilton (13 peintures).
London, Ontario—Western Fair's Association (10 peintures).
Sarnia, Ontario—La Bibliothèque publique (17 peintures).
Collingwood, Ontario—La Bibliothèque publique (10 peintures).
Port Arthur, Ontario—La Bibliothèque publique (8 peintures).
Fort William, Ontario—La Bibliothèque publique (13 peintures).
Winnipeg, Man.—La Galerie des Arts de Winnipeg (14 peintures) (21 peintures).
Regina, Sask.—Collège de Regina (17 peintures).
Moose Jaw, Sask.—La Bibliothèque publique (10 peintures).
Medicine Hat, Alta.—La Bibliothèque publique (10 peintures).
Vancouver C.-B.—La Ligue des Arts de la C.-B. (20 peintures).
Vancouver Exhibition Association (25 peintures).
New-Westminster, C.-B.—Exposition Provinciale (25 peintures).

Les œuvres artistiques suivantes ont été ajoutées à la collection durant l'année:

ACHATS DE PEINTURES À L'HUILE

Titres	Artistes
Entrée du port à Honfleur..	J. B. Jonkind
La mer à Louisbourg..	William Brymer, R.C.A.
Etude de tête..	Alberta Cleland
Paysanne française..	Berthe Des Clayes
Une ferme dans les Laurentides.. ..	Legh Kilpin
Vieille cour..	Mme J. S. McLean
Le chapeau vert..	Adam Scott
Panneau décoratif..	Adam Scott
Nonnie..	Lilias Torrance Newton
Audrey Buller..	R. S. Hewton
Le sommet de la colline..	Frank Carmichael
Village, province de Québec..	A. Y. Jackson, R.C.A.
Printemps..	A. Y. Jackson, R.C.A.
Les dunes..	Adrian Stokes, R.A.
Le gardien de la forêt..	Francis H. Johnston, A.R.C.A
Portrait..	Tintorette (Jacopo Robusti)
Mars..	Maurice Cullen, R.C.A.
Voiliers attendant leur cargaison.. ..	W. H. Taylor
Village sur le golfe..	Albert H. Robinson, R.C.A.
Les Laurentides..	H. Mabel May, A.R.C.A.
Glaçons, Terre-Neuve..	F H. McGillivray
Les Deux Sœurs..	Lilias Torrance Newton

AQUARELLES ET PASTELS

Ruines du Château Bigot (aquarelle)	D. E. Grant
Time (aquarelle)	Charles W. Jefferys, A.R.C.A.
Danseuse à la Barre	H. G. E. Dugas

SCULPTURES

Nocturne	Marie Korbel

DONS

Eliza Macloghlin (bronze) Offert par Mme Eliza Macloghlin, Angleterre	Alfred Gilbert, M.V.O.
Jeune femme lisant (peint. à l'huile) Offert par MM. Durand-Ruel, New-York.	Georges D'Espagnats
Le Marché de Nice (peint. à l'huile) Offert par l'Alliance Française, Ottawa, Ont.	Lucien Seevagen

ŒUVRES DIPLÔMÉS

L'orage (statuette de bronze)	Walter S. Allard, R.C.A
L'escorte (peinture à l'huile)	A. Y. Jackson, R.C.A.
L'été des Sauvages, Havre de Montréal	Charles W. Simpson, R.C.A.
Duvet automnal (panneau de décoration) (aquarelle)	Robert Holmes, R.C.A.
Le Saint-Laurent en mars (peinture à l'huile)	Albert H. Robinson, R.C.A

GRAVURES

On a acheté durant l'année 144 originaux et 1,439 reproductions. Quatre-vingt-huit originaux ont été offerts gratuitement.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice commencé le 1er avril 1921 et clos le 31 mars 1922

Soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1906, chapitre 35, article 33

(*Traduit de l'anglais*)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

A Son Excellence le Très Honorable baron Byng de Vimy, G.C.B., G.C.M.G., M.V.O. général, Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1922.

W. C. KENNEDY,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT

DU

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1922.

A l'honorable W. C. KENNEDY,

Ministre des chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux. Les divers rapports concernant les chemins de fer couvrent l'année civile terminée le 31 décembre 1921, tandis que le rapport relatif aux canaux, le rapport du comptable du ministère et le rapport du Commissaire én chef des grandes routes correspondent à l'exercice clos le 31 mars 1922.

Le nombre de milles de chemin de fer exploité sur le réseau National Canadien et le réseau du Grand-Tronc (y compris le Vermont Central) au 31 décembre 1921, est le suivant:—

RÉSEAU DU CANADIAN-NORTHERN—			
Lignes à vapeur	9,773·70		
Lignes électriques	126·20	9,899·90	
CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN—			
Chemin de fer Intercolonial	1,670·38		
(Comprend le c. de f. Vale, 5·95 milles; le c. de f. du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, 36·05 milles; le c. de f. Intercolonial, 105·74 milles).			
C. de f. de l'Ile du Prince-Edouard	275·99		
C. de f. Transcontinental National	2,006·73		
(Y compris embranchement du lac Supérieur, Grand-Tronc-Pacifique, 191·84 milles).			
C. de f. de la Baie d'Hudson	214·00		
(Nombre de milles construits, 238·17).			
Embranchements de l'Est—			
C. de f. Moncton et Bouctouche	29·93		
C. de f. Salisbury et Albert	44·77		
C. de f. Elgin et Havelock	26·11		
C. de f. St. Martins	28·73		
C. de f. York et Carleton	5·46		
C. de f. Québec et Saguenay	67·61		
C. de f. Caraquet and Gulf Shore	80·01		
C. de f. Lotbinière et Mégantic	29·59		
C. de f. Cap-Breton	30·64		
C. de f. Québec et Saint-Jean (affermé)	172·07	4,682·02	
CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE		2,756·38	
RÉSEAU NATIONAL CANADIEN			17,338·30
RÉSEAU DU GRAND-TRONC—			
Lignes canadiennes	3,611·91		
Lignes de l'ouest	991·68		
Lignes de la Nouvelle-Angleterre	172·21	4,775·80	
C. de f. Vermont Central (exploité par le G.-T. sous direction distincte)		531·95	
Total exploité par le G.-T.			5,307·75
Milage total exploité			22,646·05

Le rapport du réseau national canadien comprend les chiffres relatifs au Canadian-Northern et aux anciennes lignes de l'Etat (l'Intercolonial et le Transcontinental) qui ont été fusionnés vers la fin de 1918 au point de vue de l'exploitation, et au Grand-Tronc-Pacifique, qui a été exploité comme partie intégrale du réseau national depuis le mois d'octobre 1920. Pour la première fois, il nous est possible de donner avec détails les résultats de l'exploitation du Grand-Tronc et du Vermont Central, qui est contrôlé par le Grand-Tronc. Nous donnons dans le tableau ci-dessous, pour fins de référence, les résultats combinés de l'exploitation de ces divers chemins de fer:—

RECETTES

	1921	1920
Réseau du Canadian-Northern	$ 69,088,474 16	$ 66,695,398 80
Chemins de fer du gouvernement canadien	40,964,303 92	44,537,803 85
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	16,638,677 64	14,408,549 66
Total, chemins de fer nationaux	$ 126,691,455 72	$ 125,641,752 31
Réseau du Grand-Tronc—		
Lignes canadiennes	76,858,032 27	81,442,647 32
Lignes de l'Ouest	22,193,256 82	22,106,707 15
Lignes de la Nouvelle-Angleterre	2,910,515 43	2,936,869 55
Central Vermont	7,135,753 06	6,737,710 50
Total du Grand-Tronc	109,097,557 58	113,223,934 52
Total du réseau du National	126,691,455 72	125,641,752 31
Recettes totales	235,789,013 30	238,865,686 83

FRAIS D'EXPLOITATION

	1921	1920
Réseau du Canadian-Northern	$ 75,564,385 30	$ 82,953,978 60
Chemins de fer du gouvernement canadien	46,551,602 67	54,987,680 28
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	20,668,369 51	24,543,063 60
Total des chemins de fer Nationaux du Canada	$ 142,784,357 48	$ 162,484,722 48
Réseau du Grand-Tronc—		
Lignes canadiennes	71,179,292 80	76,213,815 16
Lignes de l'Ouest	22,641,181 93	21,389,912 07
Lignes de la Nouvelle-Angleterre	3,592,005 72	3,712,544 75
Central Vermont	7,312,559 48	7,568,556 60
Total du Grand-Tronc	104,725,039 93	108,884,828 58
Total des chemins de fer nationaux du Canada	142,784,357 48	162,484,722 48
Total des frais d'exploitation	247,509,397 31	271,369,551 06

FRAIS NETS D'EXPLOITATION OU DÉFICIT

		1921	1920	
Réseau du Canadian-Northern		$ 6,475,911 14	$ 16,258,579 80	
Chemins de fer du gouvernement canadien		5,587,298 75	10,449,886 43	
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique		4,029,691 87	10,134,513 94	
Total des déficits d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada		16,092,901 76	36,842,970 17	
Réseau du Grand-Tronc—				
Lignes canadiennes	(Rec. nettes)	5,678,739 47	5,228,832 16	(Rec. nettes)
Lignes de l'Ouest	(déficit)	447,925 11	716,795 08	"
Lignes de la Nouvelle-Angleterre	"	681,490 29	775,675 20	(déficit)
Central Vermont		176,806 42	830,846 10	"
Total des recettes nettes du Grand-Tronc (y compris C. V.)		4,372,517 65	4,339,105 94	
Déficit du National du Canada		16,092,901 76	36,942,970 17	
Recettes nettes du Grand-Tronc		4,372,517 65	4,339,105 94	
Total du déficit d'exploitation		$ 11,720,384 11	$32,503,864 23	

Les recettes et les déboursés provenant d'autres sources que de l'exploitation ont ajouté la somme de $602,350.17 au déficit d'exploitation de 1921, ce qui porte le total du déficit, à part les frais fixes, au chiffre de 12,322,734.28 comparé à $26,812,422.28 pour 1920.

Frais fixes et total du déficit

A ces chiffres il faut ajouter les frais fixes, comme suit:—

	1921	1920
Réseau du Canadian Northern—		
Intérêt dû au public	$17,595,707 51	$13,993,695 36
" gouvernement	13,224,208 27	10,326,260 69
	30,819,915 78	24,319,956 05
Grand-Tronc-Pacifique—	1921	1920
Intérêt dû au public	3,977,447 36	4,270,244 38
" gouvernement	1,535,474 22	1,539,224 00
Intérêt sur certificats du receveur	1,702,886 64	808,351 63
" dû au Grand-Tronc	2,742,191 60	2,256,467 90
	9,957,999 82	8,874,287 91
Total des frais fixes, lignes du National du Canada	40,777,915 60	33,194,243 96
Réseau du Grand-Tronc—		
Intérêt payable au gouvernement du Dominion	2,107,420 66	771,450 67
" aux autres—		
Lignes canadiennes	13,385,194 04	10,765,944 62
Lignes de l'Ouest	2,077,098 70	1,935,583 49
Central Vermont	675,870 28	552,658 29
Total des frais fixes du Grand-Tronc	19,245,583 68	14,025,637 07
Total des frais fixes du National du Canada	40,777,915 60	33,194,243 96
Grand total des frais fixes	60,023,499 28	47,219,881 03
Ajouter déficit net	12,322,734 28	26,812,422 28
	$72,346,233 56	$74,032,303 31
Ajouter déficit sur c. de f. Québec et St-Jean (affermé)	316,044 60	346,015 49
Déficit total	$72,662,278 16	$74,378,318 80

Les résultats de l'exploitation des lignes de l'ouest et des lignes de la Nouvelle-Angleterre du Grand-Tronc, et du Vermont Central pour 1920 ne couvrent qu'une période de dix mois à partir du 1er mars. Les chemins de fer américains furent alors remis à leurs anciens propriétaires pour fins d'exploitation sur abandon du contrôle de guerre de la part du Gouvernement.

Transport de la marchandise et des voyageurs

TRAFIC DE LA MARCHANDISE EN TONNES

	1921	1920
National du Canada	21,182,466	25,089,376
Grand-Tronc (toutes les lignes)	27,254,786	33,026,658
Central-Vermont	3,428,344	4,870,160
Total	51,865,596	62,986,194

VOYAGEURS TRANSPORTÉS

National du Canada	11,856,620	13,572,245
Grand-Tronc (toutes les lignes)	13,526,108	14,378,416
Central-Vermont	1,235,122	1,470,347
Total	26,617,850	29,421,008

RECETTES DE LA DIVISION DES MARCHANDISES

National du Canada	$93,785,017 60	$90,951,115 73
Grand-Tronc—Lignes canadiennes	54,510,164 08	58,102,053 78
" Lignes de l'Ouest	17,731,671 85	17,008,463 74
" Lignes de la Nouvelle-Angleterre	2,031,605 21	2,118,673 83
Central-Vermont	5,143,566 53	5,480,246 60
Total	172,202,025 27	173,660,553 68

RECETTES DE LA DIVISION DES VOYAGEURS

National du Canada	21,110,052 83	23,583,571 58
Grand-Tronc—Lignes canadiennes	15,510,164 08	16,948,180 21
" Lignes de l'Ouest	3,207,277 53	3,345,957 00
" Lignes de la Nouvelle-Angleterre	517,710 49	487,144 57
Central-Vermont	1,708,027 40	2,012,095 39
Total	$42,053,232 33	$46,376,948 75

Employés et salaires

Le total de la liste de paie des chemins de fer Nationaux du Canada, y compris les gratifications, a atteint le chiffre de $88,755,060.20 en 1921. La liste de paie de la division de l'exploitation se chiffre à $82,381,597.87. On a payé la somme de $62,598,783.75 en salaires sur le réseau du Grand-Tronc, dont $45,865,171.10 au Canada, $14,643,684 sur les lignes américaines de l'ouest, et $2,089,748.43 sur les lignes de la Nouvelle-Angleterre. On a versé en plus la somme de $4,446,477.97 aux employés du Vermont Central.

Le grand total des salaires de la division de l'exploitation pour les chemins de fer Nationaux du Canada, le Grand-Tronc et le Vermont Central est de $149,426,859.59; le grand total des recettes brutes est de $235,789,013.30, et les frais d'exploitation de $247,509,397.31. Le coût de la main-d'œuvre représente 63·37 pour 100 des recettes brutes et les frais d'exploitation, 60·37 pour 100.

Chemins de fer du gouvernement canadien

NOMBRE MOYEN DES EMPLOYÉS

	1921		1920	
National du Canada—				
Réseau du gouvernement canadien	20,658		23,849	
Réseau du Canadian-Northern	32,384		33,654	
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	7,281		7,821	
Total, National du Canada		60,323		65,324
Réseau du Grand-Tronc—				
Lignes canadiennes		29,127		32,260
Lignes de l'Ouest		8,987		10,791
Lignes de la Nouvelle-Angleterre		1,445		1,562
Central-Vermont		2,572		3,053
Total, lignes du Grand-Tronc		42,131		47,666
Total, National du Canada		60,323		65,324
Grand total		102,454		112,990

QUANTUM D'EXPLOITATION

Réseau du Canadian-Northern	109·37	124·38
Réseau du gouvernement canadien	113·64	123·46
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	124·21	170·34
National du Canada	112·70	129·32
Grand-Tronc—		
Lignes canadiennes	92·61	93·58
Lignes de l'Ouest	102·02	97·17
Lignes de la Nouvelle-Angleterre	123·41	126·41
Central-Vermont	102·48	112·33
Grand-Tronc, toutes les lignes	95·99	*96·17

*Lignes américaines, dix mois seulement, à la suite de l'abandon du contrôle de ces lignes par le gouvernement fédéral américain, le 29 février 1920.

Réseau du gouvernement canadien

Sommaire des recettes, des déboursés et du quantum d'exploitation pour l'exercice clos le 31 décembre 1921.

—	Recettes	Dépenses	Déficit	Quantum d'exploitation
	$ c.	$ c.	$ c.	
Chemin de fer Intercolonial	24,605,887 19	28,353,435 33	3,747,548 14	115·20
" de l'Ile du Prince-Edouard	888,394 77	1,514,808 99	626,414 22	170·51
" Transcontinental	14,585,286 04	15,697,234 75	1,111,948 71	107·62
" Moncton et Buctouche	53,165 91	98,043 60	44,877 69	184·41
" Elgin et Havelock	20,729 52	60,900 19	40,170 67	293·78
" St-Martin	23,288 76	66,677 23	43,388 47	281·31
" York et Carleton	7,957 07	24,429 02	16,471 95	307·01
" Salisbury et Albert	58,488 97	117,870 87	59,381 90	201·55
" Lotbinière et Mégantic	14,591 41	41,240 69	26,649 28	282·64
" Caraquet and Gulf Shore	99,170 02	262,111 41	162,941 39	264·30
" Cap-Breton	24,853 93	50,092 07	25,238 14	201·55
" Québec et Saguenay	129,557 95	163,362 18	33,804 23	126·28
" de la Baie d'Hudson	29,475 26	101,396 34	71,921 08	344·00

Energie motrice et matériel roulant

LOCOMOTIVES

	31 déc. 1921
National du Canada	1,973
Grand-Tronc, toutes les lignes	1,404
Central-Vermont	99
Total	3,476

SERVICES DES VOITURES À VOYAGEURS

National du Canada	2,375
Grand-Tronc, toutes les lignes	1,106
Central-Vermont	104
Total	3,585

SERVICES DES WAGONS À MARCHANDISES

National du Canada	80,969
Grand-Tronc, toutes les lignes	38,875
Central-Vermont	2,518
Total	122,362

WAGONS DE LA COMPAGNIE EN WAGONS DE SERVICE DE LA VOIE

National du Canada	5,134
Grand-Tronc, toutes les lignes	2,399
Central-Vermont	7,719

Placements

Le tableau suivant des placements réunis des chemins de fer actuellement sous le contrôle de l'Etat est compilé d'après les bilans consolidés du Canadian-Northern, du Grand-Tronc-Pacifique, du Grand-Tronc et du Vermont Central, et le rapport du comptable des Chemins de fer et Canaux, qui forme partie des

rapports ci-joints. Il comprend les capitaux engagés dans la voie et le matériel, les valeurs acquises, les fonds d'amortissement, les améliorations faites aux propriétés louées, les placements dans les compagnies filiales, les terrains non vendus, etc.

Réseau du canadian-Northern		$ 681,822,115 00
Réseau du gouvernement Canadien—		
Intercolonial	$ 135,508,770 66	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	12,836,775 49	
" Transcontinental	168,487,927 03	
" de la Baie d'Hudson	20,536,106 28	
Pont de Québec	14,831,742 99	
Embranchements	23,372,683 43	
Matériel roulant	39,864,147 80	415,438,153 68
Grand-Tronc-Pacifique		256,768,407 18
Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada		512,687,282 20
Central-Vermont		25,861,823 76
Total de la valeur inscrite des placements		$1,892,577,781 82

Dette consolidée et intérêts

Canadian-Northern—		
Dette consolidée à longue échéance	$ 302,339,007 36	
Stocks débentures	24,999,388 00	
Obligations garanties par le matériel	36,656,000 00	
Dominion du Canada	286,279,459 69	$ 650,273,855 05
Grand-Tronc-Pacifique—		
Certificats du receveur	34,400,305 12	
Dette consolidée à longue échéance	157,699,714 86	
Dominion du Canada	62,809,237 34	
Réseau du Grand-Tronc (emprunts)	36,872,142 07	291,781,399 30
Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada—		
Stocks débentures	155,373,808 34	
Obligations garanties	60,833,333 33	
Dette consolidée non échue	81,132,898 66	
Prêts et intérêt du gouvernement fédéral	76,965,322 10	
Dettes non négociables aux compagnies affiliées	1,780,682 58	
Dettes publique	14,794,376 00	390,880,421 01
Central-Vermont—		
Dette à longue échéance		9,647,065 00
Total des dettes à longue échéance ou consolidées		1,342,528,740 45

Le stock-débentures du Canadian-Northern compris dans le tableau susmentionné ne portera pas intérêt tant qu'il n'y aura pas un surplus net disponible pour les dividendes. Les prêts et avances consentis par le Gouvernement fédéral sont donnés avec l'intérêt accumulé, car c'est de cette façon qu'ils sont inscrits dans les bilans respectifs. Sans tenir compte de l'intérêt accumulé, les avances faites au Canadian-Northern se chiffrent à $251,088,248.88, au Grand-Tronc-Pacifique à $50,591,237.10, plus de $31,889,066.56 en certificats du receveur. Le Grand-Tronc détient des valeurs du Vermont-Central au montant de $12,664,205.52, non compris le capital-actions mentionné plus loin. Le public détient le montant susmentionné.

On n'a pas l'habitude de calculer l'intérêt sur le capital, ou les autres déboursés de l'Intercolonial, du Transcontinental ou des autres lignes constituant le premier groupe des chemins de fer de l'Etat. La dépense portée au compte du capital de ce chef était de $415,438,153, au 31 décembre 1921.

Capital-actions

Les bilans des chemins de fer acquis renferment, à titre de passif, une certaine quantité de capital-actions en plus de la dette consolidée. Ils comprennent:—

Canadian-Northern—		
Ordinaires	$100,000,600 00	
Compagnies filiales	2,897,200 00	$102,897,800 00
Grand-Tronc-Pacifique—		
Capital-actions émis		24,905,400 00
Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc—		
Actions de priorité et actions ordinaires		180,404,255 50
Central-Vermont—		
Capital-actions		3,000,000 00
Total		$311,207,455 50

Suivent quelques explications au sujet de ces titres:—

Les actions ordinaires du chemin de fer Canadian-Northern, à part quelques actions, sont entre les mains du Gouvernement. Soixante-dix mille actions furent concédées en 1913 en retour d'une subvention accordée à des embranchements dans l'Ontario; 330,000 le furent en 1914 en échange de la garantie des intérêts sur certaines valeurs; et le Gouvernement obtint l'autorisation, en vertu du chapitre 24 de 1917, d'acquérir les 600,000 autres actions du capital autorisé à un prix déterminé par arbitrage. La valeur nominale de ces actions était de $60,000,000, et la valeur établie par les arbitres est de $10,800,000. Le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique est entièrement détenu par le Grand-Tronc. Ce dernier a été acheté par le Gouvernement, qui en retour s'engage à garantir l'intérêt sur les débentures et les actions garanties, lesquelles sont, en conséquence, comprises dans la dette consolidée. La valeur des actions de priorité et des actions ordinaires, au cas où elles en auraient, a été soumise à l'arbitrage, et la majorité des arbitres a déclaré dans son rapport que ces titres n'avaient aucune valeur au moment de l'achat du chemin de fer.

Le Grand-Tronc possède également $2,191,100 des trois millions de dollars du capital-actions autorisé du chemin de fer Vermont-Central.

Garanties

Une grosse partie de la dette consolidée à longue échéance du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique est garantie soit par le Gouvernement fédéral ou par certains gouvernements provinciaux. Ces valeurs sont énumérées en détail dans les divers rapports annexés, mais elles sont groupées comme suit pour faciliter la consultation:—

CANADIAN-NORTHERN ET COMPAGNIES FILIALES

Par le Dominion du Canada	$ 121,489,913 84
Par la Province d'Ontario	7,859,997 59
" " du Manitoba	24,041,865 51
" " de la Saskatchewan	8,020,999 99
" " de l'Alberta	14,810,663 37
" " de la Colombie-Britannique	25,026,001 13
Total des garanties	$ 201,258,441 43
Valeurs non garanties	101,080,565 93
Dette consolidée à longue échénace	$ 302,339,007 36

GRAND-TRONC-PACIFIQUE ET FILIALES

Par le Dominion du Canada		76,480,848 00
Par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada—		
Absolument	$ 27,702,000 00	
Conditionnellement	34,879,252 86*	62,581,252 86
Par la Province de la Saskatchewan		13,191,498 00
" " l'Alberta		3,483,764 00
Total des garanties		155,837,362 86
Valeurs non garanties		1,862,352 00
Dette consolidée à longue échéance		157,699,714 86

Grand-Tronc

Le Gouvernement en achetant le Grand-Tronc s'est engagé à payer l'intérêt sur les valeurs suivantes du Grand-Tronc:—

Stock-débentures	$ 155,373,808 42
Valeurs garanties	60,833,333 37

Les frais annuels d'intérêt sur les valeurs garanties susmentionnées s'élèvent à $8,988,633.77.

Depuis que le Gouvernement est obligé de financer le Grand-Tronc il a donné les garanties additionnelles suivantes:—

Obligations-or, 7 pour 100, 1920	$ 24,743,000 00
" 6 " 1921	25,000,000 00
Total des valeurs garanties	$ 266,050,141 79
Total de la dette consolidée	371,042,194 75

Compte des profits et pertes

Les comptes des profits et pertes des divers chemins de fer indiquent les déficits accumulés à date Le Parlement a l'habitude de combler ces déficits à mesure qu'ils se présentent, à même les crédits votés à cette fin et pour les autres besoins des chemins de fer, acceptant en retour, dans le cas des chemins de fer achetés, des billets à demande de ces chemins de fer. Les déficits au 31 décembre 1921, portés au compte des profits et pertes des divers chemins de fer étaient:—

Réseau du Canadian-Northern	$85,167,760 29
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	66,096,606 46
Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc	17,475,495 98
Central-Vermont	2,036,904 95
	$ 170,776,767 68

Les déficits des lignes du Gouvernement Canadien—Intercolonial, Transcontinental, etc.—n'ont pas été portés au compte des profits et pertes. Cependant, le rapport du comptable du ministère démontre que les recettes totales de ces chemins de fer, au 31 décembre 1921, ont été de $432,257,863.70 et les frais d'exploitation de $479,551,975.64; de sorte que le déficit, au 31 décembre 1921, provenant de l'exploitation a été de $47,434,571.75. En conséquence le total du déficit accumulé à date est comme suit:—

Chemins de fer possédés autrefois par des particuliers comme ci-dessous indiqué	$ 170,776,767 68
Chemins de fer du Gouvernement Canadien	47,434, 571 75
Total du déficit	$218,211,339 43

*La garantie du Grand-Tronc de $34,879,252.86 du Grand-Tronc-Pacifique 4 pour 100 du stock-débenture perpétuel et conditionnel, étant donné que le surplns de recette du Grand-Tronc devra payer l'intérêt.

Recommandations du président Hanna

Le rapport du Président Hanna sur le réseau National est en quelque sorte une revue de l'exploitation de ce réseau au cours des trois dernières années. Il contient quantité de renseignements très utiles, particulièrement en ce qui concerne le Canadian-Northern. Il fait remarquer que le total net des avances faites à ce chemin de fer est réparti comme suit:—

Remboursements de prêts, y compris le principal des valeurs garanties par le matériel	$ 32,306,952 49
Nouvelles constructions	29,804,673 62
Améliorations	21,962,955 31
Matériel de chemin de fer	42,339,483 81
Rails, accessoires et autres matériaux	19,212,656 94
Entreprises imputées au capital, payables	1,973,820 00
Frais fixes et déficits d'exploitation	103,487,706 71
	$ 251,088,248 88

Le Président Hanna attire l'attention sur le grand désavantage dont souffre le réseau National du fait qu'il est obligé d'entretenir et d'exploiter des lignes principales doubles construites d'abord comme voies ferrées concurrentes. Cette question a causé de grands soucis aux directeurs et à l'administration car il leur a fallu déterminer dans quelle mesure ils pouvaient satisfaire à la demande générale de services de trains. Il fait remarquer que ce problème n'est pas restreint aux voies principales, mais se rencontre dans toutes les provinces. Vu ces faits, l'administration s'est efforcée d'établir des services satisfaisants et, si on en juge par les résultats de l'exploitation au cours des derniers mois de 1921, il appert que les rapports entre le service et les débouréss sont bien proportionnés. Bien que le tarif du transport des marchandises et des voyageurs ait baissé depuis, il y a tout lieu de croire que l'amélioration dans les prix et le règlement des salaires qui se fera tout probablement, permettront, avec le retour du trafic à l'état normal, d'en arriver même à de meilleurs résultats.

M. Hanna fait remarquer qu'il est important de reprendre l'immigration, laquelle a pratiquement cessé depuis l'achèvement des voies principales du Canadian-Northern, du Transcontinental-National et du Grand-Tronc-Pacifique—chemins de fer construits en vue du transport de grandes quantités d'immigrants, trafic qui est arrêté depuis le commencement de la guerre. Il reste encore 719,496 acres de terrains de la compagnie à vendre. M. Hanna croit qu'il est très important, au point de vue du trafic, que ces terrains voisins du chemin de fer soient occupés, et il recommande que les termes et conditions de la vente soient modifiés et que des encouragements soient donnés aux colons de bonne foi. Les chemins de fer Nationaux sont prêts à coopérer avec le Gouvernement à tout plan formulé pour encourager une saine immigration.

Rapport du comptable du ministère

Le rapport du comptable du ministère est un état cumulatif des dépenses et des recettes passées et présentes du ministère relativement aux chemins de fer et canaux de l'Etat. Il couvre l'exercice terminé le 31 mars, et pour cette raison ne correspond pas au rapport sur les Chemins de fer du Gouvernement canadien, qui couvre l'année civile. Cependant cette différence n'est pas importante.

Le grand total des déboursés du ministère au 31 mars 1922, est de $1,276,157,749.95, réparti comme suit:—

Chemins de fer (y compris le pont de Québec)	$1,051,887,556 36
Canaux	194,617,719 61
Général (c.-à-d. commun aux deux)	29,652,473 98

Capital	$ 473,703,507 28	
Revenu	6,494,642 45	
Recettes	480,006,981 91	$ 960,205,131 54
Québec, pont de		15,290,953 63
Subventions aux chemins de fer		76,391,471 09
Total des déboursés sur chemins de fer		$1,051,887,556 36

Capital	$ 141,425,372 94	
Revenu (améliorations et grosses réparations)	12,512,654 17	
Recettes, personnel	22,751,779 70	
Recettes, réparations ordinaires	17,926,912 80	$ 194,617,719 61

Au cours de la même période les recettes du ministère ont été de $451,734,854.18, tirées comme suit:

Chemins de fer	$ 432,654,337 45
Canaux	19,080,516 45

Des recettes des chemins de fer, $349,749,560.64 proviennent de l'Intercolonial, $65,991,894.96 du Transcontinental et $13,137,028.01 du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Les déboursés au compte du capital comprennent $62,789,776.09 dépensés pour la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien lorsque cette voie ferrée fut construite à titre d'entreprise publique peu de temps après la Confédération. Ils comprennent également $9,999,999.90 versés pour du capital-actions du chemin de fer Canadian-Northern.

Les recettes provenant des chemins de fer atteignent le chiffre de $432,654,337.45, et les frais d'exploitation se chiffrent à $480,006,981.91, de sorte que le déficit accumulé de l'exploitation est de $47,352,644.46. De cette somme, l'Intercolonial est responsable de $19,071,207.45, le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard de $6,960,186.17, et le Transcontinental de $15,156,770.94.

Les déboursés sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson et le terminus de Port-Nelson se chiffrent à la somme de $20,536,106.28, dont $14,346,116.32 sont imputables au chemin de fer, et $6,189,989.96 au terminus.

L'achat du Grand-Tronc et des compagnies filiales a coûté $1,268,718.38, principalement en frais d'arbitrage.

L'enlèvement des rails expédiés outremer a occasionné une dépense de $5,435,611.60, moins la somme de $1,356,615.62 versée par la Commission Impériale des Munitions en acompte sur les rails. La solde de ce compte est soumis à l'épreuve de la vérification en ce moment, et sera versé par le Gouvernement Impérial dès que cette opération sera terminée.

Au 31 mars 1922, la somme de $3,934,009.17 avait été versée en vertu de la Loi canadienne concernant les grandes routes aux diverses provinces en vue de l'amélioration des grandes routes. Cette loi autorise un déboursé total de $20,000,000 dans une période de cinq ans à partir du premier avril 1919.

Canaux

Les dépenses sur les canaux imputables au compte du capital se chiffrent à la somme de $4,482,638.65 cette année, dont $4,279,815.61 pour le canal Welland, et $195,823.04 pour le canal Trent. Le total des déboursés faits à date sur le canal Welland est de $29,620,549.43, et sur le canal Trent, $18,850,018.78. Au cours de l'année on a dépensé la somme de $836,810.46 imputable au compte du revenu, dont $478,126.50 sur le canal Trent et $151,412.55 sur le canal Welland actuel. Les dépenses occasionnées par le personnel de tous les canaux sont de $1,131,178.40 et par les réparations de $1,166,118.50.

Les recettes provenant des canaux sont de $804,518.58 cette année comparativement à $366,010.69 l'an dernier. On ne perçoit pas de droits sur les canaux depuis 1903, et les recettes en question proviennent du loyer de force hydrauliques et d'autres loyers, des droits de quaiage et des élévateurs. Les recettes totales des canaux s'élèvent jusqu'à date à la somme de $19,080,516.73.

La saison de navigation de 1921 sur la voie d'eau Montréal, Port-Arthur et Fort-William, une distance de 1,229 milles, couvre une période de huit mois, soit du 18 avril à la mi-décembre. Il n'y a eu que quelques rares interruptions dans le trafic; une seule sur les canaux du Saint-Laurent, alors qu'un charbonnier emporta les portes supérieures de l'écluse n° 15. La navigation était de nouveau reprise treize heures plus tard. Le volume du trafic sur le canal Welland a été plus considérable qu'au cours d'aucune des sept années précédentes. On a transporté 3,076,966 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 35 pour 100 sur la saison précédente. Malheureusement, cette augmentation de trafic a été accompagnée de plusieurs accidents qui ont causé des dommages considérables et retardé la navigation, bien que le personnel des canaux ait comme par le passé accompli les réparations avec rapidité. On a emmagasiné 48,368,303 boisseaux de grain dans l'élévateur du Gouvernement à Port-Colborne en 1921, soit une augmentation de plus de 25 pour 100 sur le maximum atteint en 1914. Les recette nettes de l'année se chiffrent à $106,072.41.

CANAL WELLAND DE HAUTE NAVIGATION

Les grèves et les autres différends du travail ont de beaucoup retardé les travaux de construction sur le canal Welland de haute navigation depuis la reprise des travaux après la guerre. Cependant, les conditions se sont sensiblement améliorées depuis la cessation des travaux sur le projet de développement d'énergie à Niagara vers la fin de 1921, ce qui a eu pour effet de faire augmenter l'offre de la main-d'œuvre. Suit un sommaire des travaux accomplis sur chaque section de cette entreprise:—

Section 1 (trois milles) Déblayage du roc, 88 pour 100 terminé; déblai de terre, 77 pour 100; remblai imperméable, 35½ pour 100, et beton, 68 pour 100.

Section 2 (quatre milles et demi): Déblayage du roc, 54 pour 100 terminé; déblai de terre, 71 pour 100; remblai imperméable, 72 pour 100; béton, 38 pour 100.

Section 3 (deux milles);—Déblayage du roc, 68 pour 100; déblai de terre, 60 pour 100; béton 12½ pour 100.

Section 4 (deux milles);—Les travaux sur la section 4 sont assez avancés. Ils comprennent l'excavation du prisme du canal, la construction d'un nouveau réservoir d'aqueduc pour la ville de Thorold, et la reconstruction d'une section de la voie du Grand-Tronc.

Section 5 (3½ milles):—Les travaux comprennent les déblais de roc et de terre, une quantité considérable de dragage et des structures inférieures de ponts. Plus de 50 pour 100 des déblais de roc sont terminés et environ 90 pour 100 des déblais de terre.

Le trafic sur le chemin de fer de construction a été plus considérable que l'année précédente, le nombre moyen de trains par jour étant de 129, tandis que le nombre total de wagons employés est de 38,282.

CANAL TRENT

La partie du Canal Trent située entre Trenton et Rice Lake a été formellement ouverte au trafic le 3 juin 1918. Il y a maintenant 203·6 milles de ce canal en exploitation, soit de Trenton à Washago à la tête du lac Couchiching. En plus de cette section on maintient en exploitation l'embranchement de Lindsay, 30 milles en longueur, et divers autres canaux formant un total de 60 milles. En conséquence l'étendue totale du canal et des voies d'eau canalisées en exploitation dépasse quelque peu les 300 milles.

On a exécuté des travaux considérables de réparations et d'améliorations cette année, mais on a entrepris très peu de nouvelles constructions. Les conditions relatives à l'emmagasinage et au débit de l'eau ont été suffisantes en tout temps. Le niveau atteint par l'eau lors de la crue du printemps dernier a été très élevé, mais le maximum de 1913 n'a pas été atteint.

ÉLARGISSEMENT DES CANAUX DU SAINT-LAURENT

La question de l'élargissement définitif du réseau de canaux du Saint-Laurent est à l'étude au ministère depuis un certain nombre d'années, et notre personnel d'ingénieurs a recueilli beaucoup de données à ce sujet. Au cours de ces dernières années, il nous a fallu préparer des esquisses de plan de cette entreprise afin de permettre au ministère de considérer intelligemment les projet soumis par des compagnies privées en vue du développement de forces hydrauliques isolées; projets qui pourraient venir en conflit avec tout développement raisonnable de la navigation et des sources d'énergie du Fleuve dans son ensemble. Pour cette raison, on a préparé les plans d'un vaste projet pour le développement de la partie supérieure du fleuve. Une grande partie de ces plans et estimations ont été incorporés dans le rapport conjoint du Colonel W. P. Wooten, du Corps de Génie des Etats-Unis, représentant le Gouvernement américain, et de W. A. Bowden, ingénieur en chef de ce ministète. représentant le Canada, qui a été remis à la Commission mixte Internationale le 24 juin 1921, et qui est maintenant entre les mains des Gouvernements respectifs. Depuis que ce rapport conjoint a été soumis d'autres données sur les forces hydrauliques et l'action de la glace sur le fleuve ont été obtenues et une analyse économique de tout le projet est maintenant en voie de préparation.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES GRANDES ROUTES

Dans son rapport, M. Campbell fait remarquer que l'année 1921 a été plus favorable pour l'adjudication de contrats de construction de route que les deux années précédentes, par suite d'une offre plus considérable de main-d'œuvre de bonne qualité. C'est la première année que toutes les provinces, sauf l'Alberta, ont profité entièrement du concours fédéral. Avec la cessation de la construction des chemins de fer, un certain nombre d'ex-entrepreneurs expérimentés en construction de voies ferrées se sont lancés dans la construction des routes. Les déboursés pour ces travaux doivent se faire à l'entreprise, en vertu de la loi, à moins de raisons valables et avec le consentement des autorités fédérales et provinciales.

On calcule que l'intensité et la rapidité du trafic sur les grandes routes au Canada ont augmenté d'environ 400 pour 100 ces dernières années. Il a fallu en conséquence élargir et améliorer les artères principales de manière à permettre à deux voitures de circuler de front dans une même direction, à des degrés différents de vitesse, et aussi à une voiture de circuler dans la direction opposée.

Le développement du trafic sur les routes a augmenté plus rapidement que la construction et l'amélioration de celles-ci et en conséquence il a fallu prolonger la saison de construction. Actuellement la gelée et les restrictions finan-

cières empêchent la poursuite de ces travaux toute l'année, mais lorsque les finances des provinces le permettent, les travaux de remblayage, la préparation et le transport des matériaux et le recouvrement du remblai avec une surface métallique se font pendant une période variant de sept à dix mois par année.

Sur un certain nombre des grandes routes principales améliorées récemment, on a établi des services d'autobus, particulièrement entre les centres urbains, les endroits de villégiatures et d'autres centres non pourvus de chemins de fer électriques ou à vapeur. L'autobus n'a pas même hésité, pendant la belle saison, à faire concurrence aux chemins de fer électriques et à vapeur.

Vu que le volume et la rapidité du trafic agumentent, la question de la prévention des accidents devient de plus en plus importante, et on tient compte maintenant dans les arpentages de route des facteurs assurant la sécurité publique, tels que l'élargissement de la surface carossable, l'adoucissement des courbes, l'amélioration des lignes de vision en redressant le tracé, en coupant les broussailles et les arbrisseaux aux traverses, etc., l'élimination des croissements à niveau des grandes routes et des chemins de fer, et la mise en place d'avis réglementaires signalant la direction ou les dangers sur toutes les routes améliorées.

Depuis qu'on a commencé les travaux en vertu de la loi canadienne concernant les grandes routes, en 1919, jusqu'à la fin de l'exercice clos le 31 mars 1922, 147 projets ont été soumis par huit des neuf provinces. Relativement à ces projets, 178 conventions ont été conclues comprenant 4,820 milles de grandes routes. De ce nombre, 1,260 milles était terminés à la fin de l'exercice. Le coût de ces projets subventionnés est établi à $27,542,455; la contribution du Dominion, soit 40 pour 100, atteint le chiffre de $11,016,982; le total des sommes versées par le gouvernement fédéral à cette fin était de $3,934,009 à la fin de l'exercice.

La division des Grandes Routes a recueilli des renseignements complets sur la législation relative aux véhicules et aux grandes routes, sur les règlements, l'organisation, les moyens et les méthodes de transport sur ces routes. On consacre une attention toute particulière aux systèmes provinciaux et municipaux d'entretien des routes publiques, et on prépare actuellement un bulletin intitulé «Highway Maintenance Methods and Costs,» Le domaine de la standardisation, de l'expérimentation et des recherches sur les sujets se rapportant au transport par les grandes routes dans le Dominion est si étendu que la coordination seule nécessite des études considérables.

On prend des mesures pour que les renseignements recueillis par la division des grandes routes soient directement soumis à l'attention des départements provinciaux, des ingénieurs régionaux, des surintendants de routes provinciales, des surveillants et des hommes chargés du travail d'entretien dans les différentes provinces, soit quelque 3,000.

Réorganisation

Pendant l'exercice, soit le 1er juin, à la suite d'un accord conclu le 13 mai avec les actionnaires du Grand-Tronc, on a repris l'arbitrage du Grand-Tronc qu'on avait cessé le 9 avril 1921. L'accord prévoyait la démission du Conseil anglais, l'établissement du siège social de la compagnie au Canada et la nomination d'un conseil d'administration canadien. Il prévoyait aussi la nomination d'un comité d'actionnaires pour agir au nom des actionnaires relativement à l'arbitrage.

Les administrateurs du Grand Tronc ont donné leur démission le 26 mai et l'on a nommé comme suit le bureau canadien:—

Sir Joseph Flavelle, baronet, Toronto.
Howard G. Kelley, Montréal.
A. J. Mitchell, Toronto.
E. L. Newcombe, C.R., Ottawa.
J. N. Dupuis, Montréal.

L'exposé de la cause, de la part du gouvernement, a commencé le 7 juin et les audiences se sont teminées le 8 juillet. Les arbitres ont donné leur décision le 7 septembre et l'avis d'appel au Conseil privé, de la part du Grand Tronc, sur un point de droit, a été servi au gouvernement le 1er octobre. La cause a été entendue les 10, 11 et 13 juillet de la présente année et le jugement prononcé le 28 juillet, déboutant l'appel.

En attendant l'unification et la réorganisation des chemins de fer nationaux, l'exploitation du Grand Tronc s'est continuée sous sa nouvelle administration, mais avec la coordination de trafic et la mise en commun des biens effectuées par le comité de direction représentant les deux chemins de fer.

Le 14 août 1922, la démission de Howard G. Kelley, administrateur et président de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, a été acceptée par l'arrêté en Conseil C.P. 1701. Le même arrêté en Conseil nommait le major Graham A. Bell, C.M.G., sous-ministre des Chemins de fer et Canaux pour remplacer M. Kelley au conseil, et, le 17 août, le conseil nomma M. W. B. Robb vice-président et gérant général des lignes du Grand-Tronc à la place de M. Kelley.

Le 4 octobre, on a rendu les arrêtés en Conseil 2094 et 2095 acceptant la démission du conseil du Grand-Tronc et nommant comme administrateurs de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada:—

Le major général sir Henry Worth Thornton, C.E.B., Londres.
John H. Sinclair, R.C. de New-Glasgow, N.-E.
Richard P. Gough, de Toronto.
James Stewart, de Winnipeg.
Ernest R. Decary, de Montréal.
Frederick G. Dawson, de Prince-Rupert, C.-B.
Tom Moore, d'Ottawa.
Graham A. Bell, C.M.G., d'Ottawa.
Gérard G. Ruel, de Toronto.

Le 10 octobre, le nouveau conseil s'est réuni à Toronto où la démission des administrateurs du «Canadian Northern», qui avaient agi comme administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada a été acceptée en bloc et où les remplaçants susnommés ont été élus. Sir Henry Thornton succédait à M. D. B. Hanna comme président. Les autres membres qui se retiraient du conseil du «Canadian Nortehrn» étaient MM. A. J. Mitchell, de Toronto; le major Graham A. Bell, C.M.G., d'Ottawa; Robert Hobson, de Hamilton; E. R. Wood, de Toronto; R. T. Riley, de Winnipeg; sir Hormisdas Laporte, de Montréal, et A. P. Barnhill, de St-Jean.

S. J. Hurgerford a été nommé vice-président et gérant général des lignes du «Canadian Northern».

Le nouveau conseil aura aussi l'administration et le contrôle de la marine marchande du gouvernement canadien.

Votre obéissant serviteur,

G. A. BELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

11 octobre 1922.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

COMPTE RENDU ANNUEL DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1921

Ce compte rendu des opérations des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année civile 1921 a été préparé par ordre du conseil d'administration dans le but de présenter sous une forme commode les résultats combinés de l'exploitation des trois groupes de lignes qui ont été placés par le gouvernement du Dominion entre les mains du conseil d'administration.

Bien que le présent rapport soit le premier qui ait trait au réseau tout entier, il se rapporte à ce qu'on pourrait appeler la troisième année du réseau national. On a soumis, de la part de ce conseil, des rapports couvrant les opérations du réseau «Canadian Northern» depuis son acquisition par le gouvernement du Dominion, et les rapports usuels concernant les chemins de fer du gouvernement canadien depuis que cette Commission est chargée de l'exploitation de ces lignes ont été compilés sous la direction de la Commission. Ces rapports, ainsi que les comptes rendus du Grand-Tronc-Pacifique, depuis la date où ce dernier chemin de fer a été placé entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux agissant comme séquestre, ont fait partie de l'état annuel donné par le ministre sur les opérations des chemins de fer du gouvernement et ont été inclus dans le livre bleu des statistiques de chemins de fer du gouvernement fédéral. Par suite de la fusion administrative des trois groupes de chemins de fer, on a jugé à propos de passer en revue les résultats du réseau entier. Afin que le dossier des deux premières années soit utilisable sous cette forme, la comparaison statistique couvre une période de trois ans, 1919-1921, et les conditions dans lesquelles on a exploité les chemins de fer pendant les deux premières années sont aussi mentionnées brièvement.

L'achat du chemin de fer «Canadian Northern» datait du 30 septembre 1917 et bien que le gouvernement ait eu des représentants dans le conseil d'administration par suite de l'acquisition d'une certaine quantité de capital-actions, le gouvernement n'a pas pris le contrôle de la compagnie avant la fin des procédures d'arbitrage, en septembre 1918, alors que le nouveau conseil d'administration a été désigné.

Le 20 novembre 1918, on a étendu la juridiction du Conseil aux chemins de fer du gouvernement canadien.

A partir du 1er septembre 1920, la direction du chemin de fer Grand-Trunk-Pacific, dont le ministre des chemins de fer avait été nommé séquestre en mars 1919, a été confiée au Conseil en vertu d'un arrêté du 12 juillet 1920. D'après cet accord, le Conseil agit comme directeur au nom du séquestre.

NOMBRE DE MILLES

Le nombre de milles en exploitation, au 31 décembre 1921, se composait comme suit:—

Canadian-Northen Railway		9,773·70	milles
Chemins de fer du gouvernement Canadien—			
Chemin de fer Intercolonial et embranchements / Chemin de fer Transcontinental National	4,509·95		
Chemin de fer St-Jean-Québec	172·07		
		4,682·02	milles
Chemin de fer Grand Trunk Pacific		2,756·38	"
Total exploité—vapeur		17,212·10	"
Réseau du Canadian Northern—lignes électriques		126·20	"
Nombre total de milles exploités		17,338·30	"

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Les résultats de l'exploitation, pendant l'exercice, ont été comme suit:—

	1921
Recette brute	$ 126,691,455·72
Frais d'exploitation	142,784,357·48
Perte par l'exploitation	$ 16,092,901·76

Les chiffres de l'exercice précédent étaient les suivants:—

	1920
Pertes brutes	$125,614,752 31
Frais d'exploitation	162,484,722·48
Perte par l'exploitation	$ 36,842,970·17

On verra par ce qui précède que la perte provenant de l'exploitation en 1921, comparée à celle de 1920, lui a été inférieure de $20,750,068.41.

RECETTE BRUTE

L'augmentation de la recette brute de 1921 sur celle de 1920 soit $1,049, 703.41 est remarquable parce qu'en reportant une augmentation dans la recette brute, le réseau du chemin de fer national est le seul chemin de fer transcontinental du continent qui ait eu une plus forte recette en 1921 que l'année précédente. Si toutes les lignes ont bénéficié d'augmentations dans les taux du transport des marchandises et des voyageurs, dans presque tous les cas l'augmentation de la recette de ce chef a été plus que contrebalancée par la diminution du volume de trafic.

Les administrateurs estiment que l'amélioration relative de la situation du réseau national comme voiturier de trafic indiquée par les chiffres ci-haut est grandement due à l'amélioration de la propriété du chemin de fer en général, par suite à l'amélioration du service et aussi au fait que le public comprend mieux la place que le réseau national occupe dans la vie économique du pays.

La recette du trafic des voyageurs a diminué de 10½ pour 100 et celle des marchandises s'est augmentée de 3·12 pour 100.

RÉDUCTION DES FRAIS ET AMÉLIORATION DE LA SITUATION

Comme le nombre des chargements de wagons a diminué après la mi-avril 1921 et que la dépression des affaires paraissait devoir continuer un certain temps, l'administration a pris des moyens pour réduire les frais d'exploitation autant que possible sans nuire à l'état matériel des lignes de chemins de fer, des bâtiments et de l'outillage. On a continué de suivre, d'un bout de l'année à l'autre, une politique d'économie rigide. Résultat: les frais d'exploitation ont été de $19,700,365 inférieurs à ceux de 1920, ce qui représentait une diminution de 12·1 pour 100. Grâce à cette réduction des frais et à l'augmentation de la recette brute déjà mentionnée, soit $1,049,703.41, l'amélioration nette de la situation sur celle de l'exercice précédent est de $20,750,068.41.

Un contrat relatif aux salaires est entré en vigueur le 16 juillet 1921 et l'a été pendant cinq mois et demi de l'année; on croyait qu'il représentait une réduction de 12½ pour 100 mais il n'a abouti qu'à une réduction de 10½ pour 100.

RECETTES ET DÉPENSES

Les recettes et les dépenses se répartissent comme suit entre les trois dernières années:—

Recette brute—	1921	1920	1919
Chemin de fer Canadian Northern	$69,088,474 16	$66,695,398 80	$53,562,177 57
Chemins de fer du gouvernement canadien	40,964,303 92	44,537,803 85	40,179,380 93
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	16,638,677 64	14,408,549 66	11,294,617 87
Total	126,691,455 72	125e641,752 31	105,036,176 37

	1921	1920	1919
Frais d'exploitation—			
Chemin de fer Canadian Northern	$75,564,385 30	$82,953,978 60	$60,034,023 92
Chemins de fer du gouvernement canadien	46,551,602 67	54,987,680 28	47,728,205 73
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	20,668,369 51	24,543,063 60	17,587,567 37
Total	142,784,357 48	162,484,722 48	125,349,797 02
Déficit d'exploitation—			
Chemin de fer Canadian Northern	$ 6,475,911 14	$16,258,579 80	$ 6,471,846 35
Chemins de fer du gouvernement canadien	5,587,298 75	10,449,876 43	7,548,824 80
Chemin de fer Grand-Trionc Pacifique	4,029,½91 87	10,134,513 94	6,292,949 50
Total	$16,092,901 76	$36,842,970 17	$20,313,620 65

SITUATION GÉNÉRALE DEPUIS LA NOMINATION DE LA COMMISSION

Afin que l'on comprenne bien la variation des chiffres ci-dessus, il importe que nous esquissions les conditions dans lesquelles se faisait l'exploitation des chemins de fer pendant chacun de ces exercices. On peut d'abord affirmer qu'en septembre 1918, lors de la nomination du conseil, les ressources du pays étaient grevées de lourds impôts destinés à soutenir l'effort de la nation dans sa participation à la grande guerre. On n'a pas complété l'étude des besoins du réseau en temps de guerre avant que l'armistice n'ait soulevé tous les problèmes de la reconstruction. La décision McAdoo, que les chemins de fer canadiens, à la suite d'une entente avec le gouvernement du Dominion, avaient adoptée d'une manière générale à dater du 1er août 1918 (et même plus tôt pour certaines branches du service) commençait à avoir un effet sérieux sur les résultats de l'exploitation. Avant la fin de l'année, il devint notoire que les augmentations de taux sur marchandises, accordées dans le but de contrebalancer ces augmentations de salaires dues à la décision McAdoo, et les autres augmentations de frais d'exploitation étaient absolument insuffisantes. Lorsque le gouvernement des Etats-Unis décida de traiter les pertes subies par les chemins de fer placés sous le contrôle fédéral comme une dépense de guerre, il reconnaissait officiellement la disproportion existant entre les déboursés et les recettes. Comme les rajustements de tarifs pour marchandises s'étaient généralement faits, du moins depuis quelques années, à peu près en même temps dans les deux pays, que plusieurs tarifs directs ou internationaux se tenaient et dépendaient d'une décision commune, et que, depuis des années, il y avait eu uniformité de taux, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, des deux côtés de la frontière internationale, le fait d'essayer à déranger tout cela en élevant les taux au Canada sans qu'il y ait de rajustement aux Etats-Unis aurait pû avoir de sérieuses conséquences. En tout cas, il n'y a pas eu d'augmentation pour contrebalancer l'accroissement exceptionnel des frais d'exploitation, jusqu'à ce que les chemins de fer des Etats-Unis fussent rendus à leurs propriétaires. En même temps, les chemins de fer canadiens devraient exploiter dans des conditions sur lesquelles les administrateurs n'avaient pas de contrôle, la recette et la dépense étant fixées et les deux étant dans un rapport disproportionné. Aux Etats-Unis, les chemins de fer, comme corporation, n'ont pas été affectés par les pertes qui résultaient nécessairement de la disproportion entre les dépenses et les recettes, parce que le gouvernement leur garantissait un bénéfice basé sur leurs succès d'avant-guerre. Les frais d'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis dirigés par le gouvernement américain pendant la période du contrôle fédéral s'élevaient à $1,443,810,000 et, outre cette somme, le gouvernement des Etats-Unis avança la somme de $1,144,000,000 pour améliorations à des chemins de fer qu'il ne possédait pas.

1919

Pendant cette année de transition, la première après la guerre, il a fallu dépenser, pour l'entretien, une somme plus élevée que de coutume. Les frais étaient naturellement plus considérables à cause de la décision McAdoo et de plusieurs ajoutés qui y ont été faits dans l'année. Les frais du matériel et de l'approvisionnement ont aussi été fort élevés.

Les administrateurs ayant définitivement adopté la politique de faire de ses différentes lignes un réseau national en tout point égal au chemin de fer du Pacifique en ce qui concerne la qualité du service, il s'ensuit que, à mesure qu'on mettait les lignes sur un bon pied et qu'on se procurait le matériel voulu, on établissait de meilleurs services de trains en vue de permettre au réseau national d'obtenir une plus grande part du trafic de concurrence. Pendant cette année on a accordé un certain nombre d'augmentation de salaires, mais les chemins de fer n'ont pas eu de compensation sous forme d'augmentations dans les taux pour marchandises ou pour voyageurs.

1920

Cette année, les difficultés d'exploitation des chemins de fer se sont accentuées. Les chemins de fer ont commencé l'année avec le fardeau accumulé de la décision McAdoo et de tous ses ajoutés. Le coût des matériaux a commencé à monter. En juillet, le *Railroad Labour Board* des Etats-Unis annonça une augmentation générale des salaires que les chemins de fer canadiens furent obligés d'adopter en septembre. Cela comportant le paiement de 5 mois d'arrérages, ce qui représentait, pour le Canadian-Northern et les chemins de fer du gouvernement canadien, environ $6,000,000, et une augmentation annuelle de $12,773,200 dans le bordereau de paye, augmentation de 23½ pour 100 qui haussa la moyenne des salaires des employés à 135 pour 100 de plus qu'en 1914.

Après la guerre, lorsque la recrudescence des affaires était à son apogée, la pénurie des wagons, aux Etats-Unis, eut pour résultat que la détention d'un grand nombre de wagons canadiens de l'autre côté de la frontière a causé une perte de trafic aux chemins de fer canadiens, et que les chemins de fer Nationaux du Canada ont souffert comme les autres lignes. Le coût de la vie était élevé; l'offre de main-d'œuvre n'était pas égale à la demande et les ouvriers étaient intraitables, par conséquent inefficaces. Les matériaux étaient difficiles à obtenir à quelque prix que ce fût. Ces conditions rendaient très coûteux le travail que la direction avait à faire faire lorsqu'elle a recommencé les travaux d'entretien. Le coût des améliorations était aussi beaucoup plus élevé. Cette année, les prix se sont élevés à leur plus haut point tant pour la main-d'œuvre que pour les matériaux.

Les chemins de fer des Etats-Unis ont été remis à leurs propriétaires le 1er mars 1920, mais le gouvernement a continué à donner sa garantie jusqu'au 1er septembre de la même année. Les rajustements de taux destinés à donner aux chemins de fer un profit sur leur placement de 5½ à 6 pour 100 sont entrés en vigueur aux Etats-Unis le 26 août 1920. Ces rajustements de taux pour voyageurs et marchandises ont pratiquement été adoptés au Canada le 13 septembre 1920. Peu après, le «boom» d'après-guerre est survenu et la baisse du trafic prouva que les taux tels que rajustés étaient entièrement insuffisants pour défrayer les dépenses qu'ils avaient pour but de contrebalancer. Les rajustements de tarifs ne prévoyaient pas suffisamment les déboursés nécessaires au paiement des arrérages de salaires que comportait l'adoption de la soi-disant décision de Chicago. A tout événement, il n'est pas surprenant que les chemins de fer canadiens accusent en général un quantum d'exploitation très élevé pour l'année. Les chemins de fer des Etats-Unis en 1920 n'ont réalisé que 32 centièmes de 1 pour 100 sur leurs placements. Il est à remarquer que de vieux réseaux comme le «Pennsylvania Railroad» ont eu d'énormes déficits.

1921

La dépression qui a commencé à se faire sentir au début de 1921 a sérieusement affecté les opérations du réseau national, comme celle des autres chemins de fer, jusqu'au mois d'août. Dans ce mois, il s'est manifesté une tendance à la hausse qui s'est continuée jusqu'à la fin de l'année, grâce au mouvement de la récolte qui a été passablement plus considérable que l'année précédente.

On a réduit la main-d'œuvre, comme nous l'avons déjà dit, à mesure que le trafic diminuait et l'on a effectué une réduction des salaires à dater du 16 juillet. Le travail a été plus efficace, il y a eu des réductions dans le coût des matériaux et des fournitures. Les différentes améliorations à la propriété des chemins de fer ont commencé à avoir un contre-coup heureux sur l'état des opérations, surtout lorsque le mouvement du grain s'est effectué. Si l'on a réduit le coût de l'entretien, sans nuire à la propriété, c'est que la plus grande partie des travaux d'entretien retardés avaient été effectués en 1919 et en 1920. La main-d'œuvre d'entretien employée en 1921 a pu entretenir convenablement l'état matériel de la propriété et en fait, au bout de trois ans, le réseau est en meilleur état que jamais.

FINANCE

Pendant l'exercice terminé le 31 décembre 1921, le gouvernement fédéral a fait des avances aux chemins de fer du réseau national, comme suit:—

Chemins de fer du gouvernement canadien		$ 5,792,896 48
Chemin de fer Canadian-Northern	$64,649,245 24	
Moins remboursement à même le prix des produits	27,927,119 40	36,733,125 84
Chemin de fer Grand Tronc Pacifique		9,270,500 33
Total		$51,785,522 65

Les avances de l'année ont été appliquées à la construction, aux améliorations, à l'équipement, au remboursement des emprunts (y compris les obligations fiduciaires d'équipement), au déficit de l'exploitation et aux frais fixes.

Le total des avances à la compagnie du Canadian-Northern et à celle du Grand Tronc Pacifique, au 31 décembre 1921, a été comme suit:—

	Total des avances au 31 décembre 1920	Total des avances pendant l'exercice 1921	Total des avances au 31 décembre 1921
Canadian-Northern	$214,366,123 04	$ 36,722,125 84	$251,088,248 88
Grand Tronc Pacifique	73,209,803 33	9,270,500 33	82,480,303 66

On remarquera que les avances faites avaient surtout en vue l'amélioration de l'état financier, les améliorations aux propriétés, l'achat de nouveau matériel et le remboursement des prêts, de même que le payement des déficits et des frais fixes. Le total net des avances au Canadian-Northern ont été distribuées comme suit:—

Remboursements des prêts, y compris le principal des valeurs gagées sur le matériel	$ 32,306,952 49
Nouvelles constructions	29,804,673 62
Améliorations	21,962,955 31
Matériel	42,339,483 81
Rails, accessoires et autres matériaux	19,212,656 94
Contrats à payer, capital	1,973,820 00
Frais fixes et déficits d'exploitation	103,487,706 71
	$ 251,088,248 88

Le matériel compris dans les avances au Canadian-Northern comprenait celui du réseau national.

Les chiffres ci-dessus représentent les avances en espèces et ne comprennent pas les intérêts accumulés. Pour les intérêts accumulés, il faudrait ajouter $35,191,210.81 aux avances faites au Canadian-Northern et $14,729,238.80 sur les avances au Grand Tronc Pacifique.

Vu que de grandes sections du réseau desservent de nouvelles parties du pays et ainsi aident à leur développement, et qu'une grande partie des avances faites par le gouvernement servait à entretenir la propriété et à lui permettre de traverser ce qu'on peut appeler la période de colonisation, nous soumettons qu'il serait dans l'ordre que le gouvernement n'exigeât pas d'intérêt sur ces avances, pendant un certain temps. Nous suggérons en outre qu'on limite les frais fixes à l'intérêt payable au public.

Pendant l'année, on a vendu à New-York une émission de $25,000,000 d'obligations du Canadian-Northern, 6½ pour 100, 25 ans, applicables au fonds d'amortissement, garanties par le gouvernement fédéral. Le produit a été versé au receveur général en remboursement des avances faites par le gouvernement du Dominion. On a aussi retiré pendant l'année $2,000,000 d'obligations du chemin de fer «Duluth, Rainy River and Winnipeg» garanties par la compagnie du Canadian-Northern et £3,650,000, de billets garantis 5 pour 100 du chemin de fer Canadian-Northern. Ces titres ont été rachetés à même une émission d'obligations 7 pour 100, vingt ans, du chemin de fer Canadian-Northern vendue sur le marché de New-York en décembre 1920. Comme on a profité du bas prix de la livre sterling, on a réalisé une économie considérable au change dans le remboursement de ces emprunts en livrees sterling.

AMÉLIORATIONS

Il est impossible, dans un rapport comme celui-ci, de traiter en détail des améliorations apportées aux propriétés du réseau national dans les trois dernières années. Le programme des améliorations a inclus des travaux de toutes sortes. On a posé des rails plus pesants sur les voies principales; on a entrepris le ballastage en grand sur des lignes qui n'étaient pas en bon état; on a agrandi les terminus; on a amélioré et étendu les cours; on a prolongé des voies de garage et construit des sections de voie double. On a construit de nouveaux bâtiments de toutes sortes pour satisfaire aux exigences du trafic et donner le logement voulu aux employés. On a entrepris de grandes améliorations pour fournir aux locomotives un approvisionnement d'eau suffisant. On a équipé des ateliers et installé beaucoup de machines comportant économie de main-d'œuvre. Plusieurs constructions temporaires ont été remplacées par des permanentes. On a entrepris des rectifications de lignes pour établir de meilleures rampes, amélioré les passages de rivières, etc. On a amélioré les communications télégraphiques et installé de nouveaux circuits téléphoniques pour la direction du mouvement des trains. On peut dire en général que le travail entrepris, comme ce qui précède l'indique, concernait toutes les branches de l'exploitation et toutes les parties du système.

En exécutant le programme des améliorations, on soumet les dépenses à un examen au point de vue du placement pour voir si le travail projeté rapportera non seulement l'intérêt de l'argent sous forme de réduction des frais d'exploitation ou d'entretien, mais aussi s'il donnera des profits. Depuis trois ans, on suit cette politique en ce qui concerne les améliorations, et à l'automne de 1921 l'effet cumulatif des nombreuses améliorations a commencé à paraître dans les résultats de l'exploitation. A mesure que le trafic augmentera et surtout lorsqu'il atteindra un volume à peu près égal à celui que les voies principales sont destinées à porter, on tirera un plus grand avantage du programme des améliorations.

MATÉRIEL ROULANT ET MOTEUR

En 1919 et 1920, on a fait des additions considérables au matériel du réseau. Le conseil, en entrant en fonctions, a constaté que le matériel roulant et le matériel moteur étaient insuffisants pour satisfaire aux besoins du trafic et qu'à cause de la guerre, les réparations au matériel étaient en arrière. Les services qu'on jugeait à propos de donner meilleurs, exigeaient plus de matériel roulant. Le nouveau matériel acheté et reçu dans les trois dernières années et le nombre total des unités de chaque classe actuellement disponible pour le service, sont indiqués au tableau suivant:—

FORCE MOTRICE ET MATÉRIEL ROULANT ADDITIONNELS—INVENTAIRE

Classe	Nouveau matériel reçu 1919-21	En service 31 décembre 1921
Matériel moteur—		
Locomotives	163	1,973
Voitures à voyageurs—		
Voitures de première classe	20	477
Voitures de deuxième classe	—	230
Voitures mixtes	—	195
Voitures de colons	150	342
Voitures-buffets	21	73
Voitures-salons	—	67
Voitures-lits	50	222
Voitures postales	20	55
Fourgons à bagage et à messageries	100	565
Voitures d'affaires et de paye	2	66
Autres voitures du service des voyageurs	12	83
Total	375	2,375
Matériel à marchandises— Classe		
Wagons fermés	3,750	55,833
Wagons plats	500	9,586
Wagons à bestiaux	1,150	3,825
Wagons à charbon	2,300	8,259
Wagons citernes	—	71
Wagons frigorifiques	750	1,800
Autres wagons à marchandises	—	1,595
Total	8,450	80,969
Matériel de travail—		
Wagons à gravier	84	479
Wagons-grues	—	187
Fourgons	155	1,049
Autres wagons de route	—	3,419
Total	239	5,134
Chiffre global	9,C64	88,478

CONSTRUCTION

Avant la guerre, un certain nombre d'embranchements étaient en construction dans l'ouest du Canada. On a discontinué les travaux sur ces lignes pendant la guerre à cause de l'insuffisance des fonds à dépenser et à cause de la rareté du travail et des matériaux. Après l'armistice, les colons demeurant le long des lignes non complétées, ont renouvelé leurs demandes de facilités de chemins de fer et l'on a jugé que la situation justifiait l'adoption d'un programme prévoyant l'achèvement de certaines lignes partiellement construites et certains prolongements d'embranchements qui desserviraient de nouveaux districts où la colonisation avait précédé les chemins de fer et où les colons souffraient beaucoup de l'absence d'un service.

La situation actuelle relative aux lignes en construction est qu'il reste encore 584 milles de terrassement sans rails.

EMBRANCHEMENT ACQUIS

Pendant cette période de trois ans, la direction, à la demande du gouvernement fédéral, a acquis, pour les ajouter au réseau de l'Etat, un certain nombre de petites lignes au sujet desquelles nous donnons les détails suivants, pour mémoire:

Nom du chemin de fer	Province	Millage	Dépenses de capital au 31 mars 1921
Québec-Saguenay	Québec	67·61	$ 7,708,325 24
Lotbinière-Mégantic	Québec	29·59	346,715 00
Caraquet and Gulf Shore	New Brunswick	80·01	229,600 00
Cape Breton Railway	Nova Scotia	30·64	103,753 42

*D'après le livre bleu du gouvernement.

Outre ces lignes, le Chemin de fer de la Baie d'Hudson a été placé sous l'administration du conseil au moyen d'un arrêté.

COORDINATION

La première initiative qu'on puisse mentionner sous ce titre est la réorganisation qui a eu lieu par suite de la fusion, pour les fins de l'exploitation, des chemins de fer du gouvernement canadien et du réseau du Canadian-Northern, dans les derniers mois de 1918. Ces deux réseaux avaient été construits dans un but tout différent et à certains égards dans un but de concurrence plutôt que de collaboration. Au point de vue administratif, la situation exigeait une redistribution des territoires à desservir et une réorganisation de tous les services en vue d'établir une direction suffisante pour les besoins du grand réseau constitué par la combinaison de ces deux groupes de chemins de fer.

On a suivi les principes reconnus de l'organisation des chemins de fer et groupé d'une manière satisfaisante le personnel officiel.

Le deuxième pas s'est fait en septembre 1920 alors que, à la suite d'une autorisation gouvernementale datée du 12 juillet de la même année nommant le Conseil d'administration directeur du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique agissant au nom du séquestre, on a fusionné le personnel et incorporé les lignes du Grand-Tronc-Pacifique dans les unités territoriales des chemins de fer nationaux.

Cette coordination n'affectait que les lignes de l'ouest, mais à cause du fait que les lignes fusionnées desservaient un territoire à peu près commun, la fusion pour les fins de l'exploitation comportant un remaniement général du service des trains de manière à choisir les routes les plus courtes et les plus propices. On a également pris des mesures en vue de l'utilisation en commun des terminus et autres facilités. On a aboli un certain nombre de bureaux faisant double emploi et fermé des gares, des hangars à marchandises et des rotondes. Il fallait un certain nombre de raccordements qu'on a établis. Il y en a encore d'autres à construire. L'exécution de ce programme de coordination a sans doute permis d'épargner beaucoup sur les frais d'exploitation. Les changements opérés ont aussi permis d'améliorer les services de trains de voyageurs, de raccourcir la route des trains de marchandises et en général de rendre le réseau national capable de faire plus de trafic et de donner un meilleur service au public. Lorsque tout le programme sera exécuté, il y aura de nouveaux avantages de ce genre.

Dans la fusion de deux personnels, on s'est appliqué à donner une représentation équitable aux fonctionnaires des groupes de lignes qu'on réunissait et la meilleure preuve du fait que l'on a réussi, se trouve dans les bons sentiments qui prévalent dans tous les services et la loyale coopération des divers départements. Nos vice-présidents sont unanimes à rapporter qu'un bon esprit d'émulation existe en ce qui concerne la concurrence avec le grand réseau privé, qu'il y a autant d'enthousiasme parmi les officiers et les employés que dans le personnel de n'importe quel chemin de fer privé, et qu'il n'y a aucun signe de relâchement dans le service du public, mais plutôt une évidente détermination d'obtenir de bons résultats en donnant beaucoup d'attention aux désirs des clients.

COOPÉRATION DU GRAND-TRONC

Le 8 mars 1920, il y eut un accord entre le gouvernement fédéral et le Chemin de fer du Grand-Tronc au sujet de l'acquisition des lignes de cette compagnie, et dans la suite, par l'intermédiaire d'un comité mixte, le Grand-Tronc et le «National du Canada» se sont entendus sur une certaine mesure de coordination en vue d'améliorer le service et de réduire les frais d'exploitation. Les bureaux et services qui faisaient double emploi ont été supprimés, pour la plupart, ce qui a nécessité l'établissement de certains raccordements et de d'autres facilités. La coordination a été avantageuse, d'une manière générale, tant au point de vue du trafic que de l'exploitation, et elle a passablement consolidé la situation des lignes de l'Etat, y compris le Grand-Tronc.

TAUX ET PRIX DE PASSAGE

Par une décision rendue dans la soi-disant cause des taux de l'Ouest, annoncée le 6 avril et entrée en vigueur le 1er septembre 1914, les chemins de fer canadiens, peut-on dire, sont entrés dans la période de guerre avec une échelle de taux réduite en ce qui concerne les marchandises. Mais cela ne peut compter comme un rajustement dû à la guerre parce qu'il était basé sur les conditions d'une période de paix. Ce remaniement établissait une échelle de taux qui a duré jusqu'en 1917 et qui était basée sur la situation d'avant guerre. En estimant ce taux à 100 pour 100, les tarifs qui ont existé depuis peuvent se comparer avec cette base comme suit:—

TAUX POUR MARCHANDISES APPLICABLES AUX CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Proportion	Décisions, etc.
2. Le 15 mars 1918	115·00	Cause du 15 pour 1C0.
3. Le 12 août 1918	129·96	Cause du 25% destiné à contre-balancer l'effet de la décision McAdoo qui absorbait pratiquement l'augmentation de 15%.
4. Le 13 septembre 1920	174·01	Augmentation de 40% dans l'est et de 35% dans l'ouest avec exceptions.
5. Le 1er janvier 1921	168·28	Réduction des augmentations de l'item 4 à 35% dans l'est et à 30% dans l'ouest.
6. Le 1er décembre 1921	156·08	Réduction des augmentations de l'item 4 à 25% dans l'est et à 20% dans l'ouest.

TAUX POUR VOYAGEURS APPLICABLES AUX CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Les taux pour voyageurs ont subi certains rajustements comme on le voit plus bas. Dans ce cas, le niveau d'avant-guerre est aussi estimé à 100 pour 100 et l'effet des rajustements est indiqué par des pourcentages du tarif d'avant-guerre.

	Proportion	Décisions, etc.
Tarif d'avant-guerre	100%	Augmentation, 15%.
Le 15 mars 1918	115	Augmentation, 15%.
Le 13 septembre 1920	133·4	Augmentation de 20% avec minimum de 4c.
Le 1er janvier 1921	126·5	La moitié de l'augmentation de 20% du 13 septembre 1920 est supprimée.
1er juillet 1921	115·0	Suppression du reste de l'augmentation du 13 septembre 1920.

On peut voir par ce qui précède que le niveau le plus élevé atteint par les taux sur marchandises a été de 74 pour 100 au-dessus du tarif d'avant-guerre, et que le plus haut point atteint par les taux pour voyageurs est 33·4 pour 100. En 1920, les prix du gros—indice du coût des matériaux et des fournitures employés par les chemins de fer—se sont élevés jusqu'à 164 pour 100 au-dessus des prix de 1914, et l'échelle de 1920 a placé les salaires des employés de chemins de fer à 135 pour 100 au-dessus de l'échelle de 1914. On ne peut donner de meilleure preuve de la disparité qui existe entre les taux et les frais d'exploitation et que les chemins de fer subissent depuis un certain temps.

SALAIRES

Nous avons parlé de la situation relative à la main-d'œuvre depuis l'établissement des chemins de fer Nationaux canadiens. Il est peut-être désirable d'indiquer le rapport général qui existe entre les salaires et la recette brute.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Année	Recette brute	Main-d'œuvre	Pourcentage du prix de la main-d'œuvre à la recette nette
1919	$ 105,036,176 37	$ 78,676,923 50	74·90
1920	125,641,752 31	98,767,720 16	78·61
1921	126,691,455 72	82,381,597 87	65·03

SERVICE DES TRAINS

Sans doute, un des grands désavantages du réseau national est la nécessité d'exploiter—et par conséquent d'entretenir—deux voies principales qui, peut-on dire, ont été construites pour se faire concurrence. Il y a en tout, 8,000 milles de voie principale sur les chemins de fer nationaux sans compter ce qu'on reconnait comme des embranchements. La longueur de cette voie principale est de 47 pour 100 du total, tandis que la voie principale du concurrent privé du réseau national n'est que de 27 pour 100 de la longueur totale de la voie. Cette situation, la faible densité du trafic sur le réseau national, la demande générale de service de la part de tous les centres, tout cela a beaucoup embarrassé les administrateurs et les officiers lorsqu'ils avaient à décider jusqu'où ils pouvaient aller pour donner des services de trains de manière à satisfaire à ces conditions. Le problème ne se limite pas aux voies principales. Il surgit dans toutes les provinces et dans chaque localité desservie. Dans les circonstances, on considère que les résultats de l'exploitation dans les derniers mois de 1921, alors que le trafic payait plus que les dépenses, ont indiqué que le rapport entre les recettes et les dépenses n'était pas trop anormal. Bien que les taux pour marchandises et pour voyageurs aient été réduits depuis, on estime qu'avec les bons prix actuels et les rajustements de salaires qu'on peut raisonnablement espérer, on pourra, dans le cas d'un trafic normal, obtenir même un meilleur résultat pourvu que, les recettes du chemin de fer ne soient pas rognées par de nouvelles réductions de taux.

On verra par la statistique des trains-milles que la moyenne du service des trains en 1921 a été inférieure à celle des deux années précédentes. Pour tous les trains, la moyenne a été juste un peu au-dessus de deux trains et trois quarts par jour, dans chaque sens pour chaque mille de ligne exploité.

CHARGEMENT DES TRAINS DE MARCHANDISES ET DENSITÉ DU TRAFIC

Malgré la baisse de la densité du trafic, le chargement des trains de marchandises a été meilleur. Les chiffres suivants accusent une augmentation soutenue en ce qui concerne cette importante partie de l'exploitation:—

Densité du trafic de marchandises—	1919	1920	1921
Chargement des trains de marchandises—			
Nombre moyen de tonnes de marchandises payantes, par train-mille	359	377	409
Tonnes-mille par mille de ligne	478,523	632,959	530,839

Si l'on considère la rareté du trafic, on peut dire que le chargement moyen des trains sur le réseau national a été satisfaisant. En effet, il n'y a pas d'exemple où l'on ait eu un chargement de trains aussi considérable avec un trafic aussi faible. Le service des trains de marchandises sur le réseau national en 1921 a été en moyenne d'un train et demi par jour dans chaque sens pour chaque mille de voie exploité. Il serait donc difficile d'avoir un chargement de trains plus considérable avec le trafic actuel. Il serait difficile de réduire le service de trains.

TÉLÉGRAPHES

Le réseau télégraphique National du Canada comprend 23,169 milles de ligne de poteaux et 109,672 milles de fil de fer. Il se fait de la télégraphie commerciale sur presque toutes les lignes nationales, y compris celles du Grand-Tronc du Canada, du Michigan Central (division canadienne), du Great Northern (Manitoba), du Central Vermont (au Canada) et de d'autres petites lignes, de même que sur certains bouts de grandes routes.

Le réseau télégraphique National du Canada comprend les lignes des compagnies «Great North Western Telegraph», Canadian Northern Telegraph» et Grand Trunk Pacific Telegraph..» Le réseau télégraphique du National canadien a des raccordements exclusifs avec la compagnie «Western Union Telegraph».

MESSAGERIES

Le 1er septembre 1921, la compagnie «Canadian National Express» (possédée par la «Canadian Northern Railway») et la «Canadian Express» (possédée par la compagnie du Grand-Tronc) ont été fusionnées en une seule organisation qui comprend le personnel des deux compagnies et qui donne le service les messageries sur les chemins de fer Nationaux du Canada, de même que sur de lignes du Grand-Tronc, sous le nom de «Canadian National Express Company». La recette nette de la compagnie, après déduction de la part qui revient aux chemins de fer en vertu des contrats, pour le service des trains et autres privilèges, se divise entre les chemins de fer Nationaux du Canada et le Grand Tronc, d'après une convention. Le résultat des quatre mois terminés le 31 décembre montre le bon effet de la fusion. Voici les chiffres:—

	1921	1920	Augmentation ou *diminution*
Résultats de la cie de messageries—			
Recette brute	$ 4,380,794 31	$ 4,475,061 51	*$ 94,267 20*
Moins privilèges de messageries	1,924,247 49	1,980,830 69	*56,583 20*
Recette d'exploitation	$ 2,456,546 82	$ 2,494,230 82	*$ 37,684 00*
Frais d'exploitation	2,199,732 10	2,424,258 06	*224,525 96*
Recette nette de l'exploitation	$ 256,814 72	$ 69,972 76	*$ 186,841 96*

PAQUEBOTS

Le Grand-Tronc-Pacifique exploite des navires pour le transport des passagers et du fret entre Seattle, Victoria, Vancouver et Prince-Rupert. Il exploite aussi des transbordeurs de wagons entre Victoria et Vancouver, entre Cape Tormentine, N.-B. et Borden, I.P.E., et entre Mulgrave N.-E. et Point Tupper, C.-B.

TERRES

Le tableau suivant indique les ventes de terres en 1919, 1920 et 1921. Il indique aussi les ventes qui avaient été inscrites antérieurement et qui, par consentement mutuel, ont été annulées pendant les mêmes périodes:—

Année	Ventes réelles			Moyenne
1919	79,053·303	acres	$ 1,535,608 44	$ 19 42
1920	84,002·172	"	1,738,801 46	20 70
1921	17,031·15	"	321,042 08	18 85

Année.	Annulations			Moyenne
1919	32,403·299	acres	$ 467,370 15	$ 14 42
1920	31,188·76	"	412,457 19	13 22
1921	17,032·08	"	273,720 56	16 07

On verra que les ventes réelles de 1919 et 1920 dépassent beaucoup celles de 1921 et sont à des prix plus élevés. C'est que, pendant la période de guerre et aussi en 1919 et 1920, le prix des animaux, du grain et de tous les produits de la ferme était très élevé et que celui des terres l'était en proportion. Mais en 1921, les circonstances ont changé, le prix des produits agricoles a baissé rapidement et par conséquent les ventes qui pouvaient se faire étaient basées sur les bas prix des produits agricoles.

Au 31 décembre 1921, il restait 719·496 acres non vendues. Comme il est important au point de vue du trafic que les terres de la compagnie voisines des chemins de fer soient occupées, on croit qu'il serait bon de changer les conditions de vente et d'offrir des avantages particuliers aux colons de bonne foi.

ÉLÉVATEURS

Nous possédons à Port-Arthur et à Fort-William des élévateurs de terminus pourvus d'un outillage moderne.

Celui du Canadian-Northern, à Port-Arthur—capacité: 8,350,000 boisseaux.

Celui du Grand-Tronc-Pacifique, à Fort-William—capacité: 5,750,000 boisseaux.

BASSIN DE RADOUB

La compagnie «Grand Trunk Pacific Development Co.» possède, à Prince-Rupert, un chantier de navires moderne, un bassin de radoub et un établissement de réparations de vaisseaux.

CONCLUSION

En soumettant ce rapport, les membres du conseil désirent appeler l'attention sur la modernité et l'excellent état de la propriété matérielle du réseau national. Les voies principales des chemins de fer Nationaux du Canada ont été construites d'après des types généralement supérieurs à ceux qu'on avait adoptés pour les chemins de fer construits antérieurement. Aussi, en ce qui concerne les rampes et les courbes il n'y a pas d'autres lignes transcontinentales construites dans toute leur longueur d'après les types adoptés pour les voies principales des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le programme d'améliorations suivi ces trois dernières années a été élaboré en vue de mettre au niveau du progrès les facilités ou les sections de ligne qui, d'après l'expérience acquise, étaient des facteurs limitatifs au point de vue de l'exploitation.

Bien que la somme d'argent avancée par le gouvernement dans les trois ou quatre dernières années soit considérable, elle ne forme qu'un faible pourcentage du capital engagé dans le réseau national. La somme dépensée n'est pas non plus hors de proportion avec les dépenses faites par d'autres grands réseaux de chemins de fer pendant la période de leur amélioration matérielle. En examinant cet aspect de la question, on doit se rappeler que le montant de la dépense

s'est considérablement augmenté à cause des prix exceptionnellement élevés des matériaux et de la main-d'œuvre, pendant les trois ans où l'on a dû faire ces travaux sur les chemins de fer Nationaux du Canada. C'est aussi ce qui a rendu si coûteux l'achat du matériel roulant et du matériel moteur.

En considérant la dépense annuelle, il faut tenir compte de l'étendue du réseau national. On peut voir par les bilans inclus dans ce rapport que l'actif matériel du réseau national s'élève à $1,280,000,000. Nous pouvons aussi signaler l'importance du maintien de la propriété en bon état en vue du trafic qu'il est raisonnable de prévoir. Pour le bien comprendre il faut songer que si on laissait cet immense actif se détériorer de 5 pour 1C0, il perdrait en valeur $63,750,000 soit à peu près quatre fois la perte subie dans l'exploitation en 1921.

`La période de trois ans pendant laquelle le conseil actuel a administré les chemins de fer Nationaux du Canada a été remplie de difficultés d'exploitation et s'est passée dans les circonstances économiques les plus troublées. Pendant cette période, trois groupes de chemins de fer ont été fusionnés en un seul réseau qui fonctionne bien. On a amélioré la propriété matérielle des chemins de fer qui, par suite de la guerre, était en très mauvais état; on a ajouté plusieurs facilités; on a acquis ce qu'il fallait en fait de matériel roulant et moteur. On a élaboré la coordination des diverses lignes en vue du service.

On peut dire que le réseau est encore dans une période de probation. Les voies principales du Canadian-Northern, du Transcontinental national et du Grand-Trcnc-Pacifique n'ont été terminées qu'en 1915 et l'Etat a acquis plus de 35 pour 100 de la longueur du réseau depuis le commencement de la guerre. Depuis 1914, il n'y a pratiquement pas eu d'immigration et peu de progrès industriel ou commercial. Dans les circonstances, le résultat de 1921, alors que les taux étaient évidemment bas comparés au coût du service et alors que les dépenses étaient exceptionnellement élevées, peut être considéré comme satisfaisant. Les administrateurs, connaissant d'une manière générale l'excellence du territoire desservi par le réseau et sachant que sous bien des rapports les lignes du réseau sont dans le meilleur état possible pour atteindre les futures ressources commerciales du Dominion ont confiance qu'il y aura assez de trafic pour alimenter le réseau national après quelques années de progrès normal. En attendant, le réseau a une capacité de transport qui dépasse considérablement celle que requiert le trafic actuel.

On peut s'attendre à ce que la situation relative du réseau s'améliore lorsque le programme de coordination, complètement élaboré, comportera des raccordements de lignes courtes qui hâteront le mouvement du trafic et réduiront les frais d'exploitation. A mesure que le réseau développera ses services et ses facilités, une plus grande quantité de marchandises de qualité supérieure passera par ses lignes, ce qui augmentera le taux moyen des tonnes-milles. On peut s'attendre à ce que le gouvernement, dans un avenir prochain, formule un plan pour l'encouragement de la bonne immigration dans ce pays. Les chemins de fer nationaux en auront sans doute une part. Ce serait là une bonne soruce de bénéfices.

Les administrateurs désirent exprimer leur haute appréciation des services loyaux et efficaces rendus par les officiers et les employés. Il y a tout lieu de croire que les employés sont pleinement animés de l'esprit qui domine dans le personnel officiel de tous les départements et l'organisation entière a à cœur d'obtenir pour les lignes nationales une part raisonnable du commerce de transport du pays. On a donné un appui loyal à l'administration unifiée et les meilleures relations possibles existent entre toutes les classes d'employés.

Pour les administrateurs,

D. B. HANNA,
Président.

Toronto, avril 1922.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

ANNEXES

1. *Canadian-Northern*—

    (*a*) Bilan.
    (*b*) Recettes et dépenses.
    (*c*) Etat des profits et pertes.
    (*d*) Dette consolidée.
    (*e*) Avances du gouvernement du Dominion.

2. *Grand-Tronc-Pacifique*—

    (*a*) Bilan.
    (*b*) Recettes et dépenses.
    (*c*) Etat des profits et pertes.
    (*d*) Dette consolidée.
    (*e*) Avances du gouvernement canadien.

3. *Chemins de fer du gouvernement canadien*—

    (*a*) Bilan.
    (*b*) Recettes et dépenses.

Chemins de fer Nationaux du Canada

4. Recette de l'exploitation, frais d'exploitation et recette nette.

5. Etat des recettes et dépenses.

6. Recette d'exploitation et proportion payée pour main-d'œuvre.

7. Statistiques concernant les voyageurs, les marchandises et statistiques diverses.

8. Genres de marchandises transportées.

9. Matériel.

10. Nombre de milles.

(1) RESEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN

Annexe (*a*)

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1921

ACTIF

Placements en propriétés—		
Engagés dans le chemin de fer et sur le matériel, y compris l'escompte sur la dette consolidée	$ 603,268,845 00	
Garanties acquises	47,834,181 81	
		$ 651,103,026 81
Espèces et obligations de la Victoire (prix de revient) détenus en fiducie pour le compte de la construction, du fonds d'amortissement et d'autres comptes particuliers:		
Gouvernement du Dominion	1,371,498 44	
Province du Manitoba	56,138 51	
Province de la Saskatchewan	1,220,917 19	
Province d'Alberta	1,289,318 85	
Province d'Ontario	102,835 01	
Province de Colombie-Britannique	331,880 37	
National Trust Company	1,783,536 66	
British Empire Trust Company	38,757 13	
Fonds d'amortissement	1,569,049 42	
C. N. Express Trust	30,424 74	
		7,794,356 32
Terrains non vendus		18,121,448 17
Autres placements (au prix coûtant)		4,803,283 70
		$ 681,822,115 00
Actif liquide:		
Espèces en banque	4,179,609 54	
Balance due par des agents, soldes de stations, etc., (net)	2,081,383 38	
Divers comptes à recevoir	14,282,411 24	
Paiements retardés sur ventes de terrain et intérêt accumulé	7,937,757 08	
Matériaux et fournitures en magasin (d'après les livres).	27,835,477 00	
		56,316,638 24
Chiffres différés:		
Proportion de l'escompte sur la dette consolidée	850,063 31	
Primes d'assurance payées d'avance	512,567 96	
Dettes non réglées (balance nette)	1,125,018 46	
		2,487,649 73
Avances faites par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à des filiales (*per contra*)		12,861,609 40
Compte des profits et pertes—Balance		85,167,760 29
		$ 838,655,772 66

NOTE.—Le gouvernement de l'Ontario met en doute les titres du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario aux terrains octroyés pour la construction de lignes dans l'Ontario, terrains que la compagnie évalue à $6,000,000.

PASSIF

Actions—		
Capital-actions—		
Ordinaires		$ 100,000,600 00
Filiales	$ 77,192,400 00	
Moins montant gardé dans le trésor	74,295,200 00	2,897,200 00
		102,897,800 00
Dette consolidée à longue échéance—		
Réseau du Canadian-Northern	175,017,195 57	
Filiales	127,321,811 79	
	302,339,007 36	
Stock-débentures convertibles, 5 pour 100, au compte des recettes	24,999,388 00	
Obligations garanties par le matériel	34,656,000 00	
		363,994,395 36
Emprunts à courte échéance garantis pas des valeurs accessoires ou des hypothèques.		
Emprunts à vue et à courte échéance		41,442,438 82
Dominion du Canada		286,279,459 69
Dette courante—		
Pièces vérifiées et dette flottante	14,110,003 13	
Bordereaux de paie	2,354,690 12	
Intérêt dû et obligations sur matériel arrivées à terme (acquittées depuis)	4,203,821 24	
Intérêts courus sur emprunts, obligations et sur obligations garantis par le matériel	2,495,251 88	
Taxes accumulées	1,330,876 26	
		24,494,642 63
Réserves—		
Fonds de remplacement, navigation	3,310,019 45	
Fonds de remplacement, matériel	107,977 09	
Fonds d'assurance	587,580 29	
Partie du profit du change réservée	2,679,849 93	
		6,685,426 76
Avances faites par la Canadian Northern Railway Company aux filiales, *per contra*		12,861,609 40
		$ 838,655,772 66

C. E. FRIEND,
Contrôleur.

CERTIFICAT DE VÉRIFICATEUR

Nous avons examiné les livres et les registres du réseau de chemin de fer Canadian-Northern pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 1921, et nous certifions d'après nous le bilan ci-dessus est préparé de façon à donner un exposé vrai et exact des affaires du réseau au 31 décembre 1921, et est conforme aux livres et aux explications et renseignements donnés.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,

Comptables autorisés,
Vérificateurs.

Toronto, Canada,
le 5 avril 1922.

RÉSEAU DU CANADIAN NORTHERN

Annexe (*b*)

ÉTAT DES RECETTES POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 31 DÉCEMBRE 1921

Recettes provenant de l'exploitation		$ 69,088,474 16
Frais d'exploitation		75,564,385 30
Déficit net résultant des frais d'exploitation (quantum d'exploitation 109·37%)		$ 6,475,911 14
Intérêt accumulé		1,191,890 84
		$ 7,667,801 98
Recette d'autre provenance que l'exploitation		3,119,349 72
		$ 4,548,452 26
Déductions de la recette brute		1,011,242 14
		$ 5,559,694 40
Frais fixes—		
Réseau du Canadian-Northern	11,703,146 27	
Filiales	4,844,985 90	
Intérêt à vue et sur billets à brève échéances:—		
Gouvernement	13,224,208 27	
Autre(balance nette)	1,047,575 34	
		$ 30,819,915 78
Déficit reporté au compte de profits et pertes		$ 36,379,610 18

RÉSEAU DU CANADIAN NORTHERN

Annexe (*c*)

ÉTAT DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1921

Déficit du compte de la recette pour l'année		$ 36,379,610 18
Recettes à encaisser, crédits et débits, solde débiteur		555,543 16
Escompte, etc. sur la dette consolidée		260,773 75
		37,195,927 09
A déduire—		
Transporté de la réserve pour couvrir les écarts du change		2,000,000 00
		$ 35,195,927 09
Déficit reporté au 31 décembre 1920	$ 50,140,977 66	
A déduire—		
Le surplus des magasins à charbon et à minerai, au 31 août 1921	169,144 46	49,971,833 20
Déficit au 31 décembre 1921, reporté au bilan		$ 85,167,760 29

RÉSEAU DU CANADIAN NORTHERN

Annexe (*d*)

DETTE CONSOLIDÉE

GARANTIE QUANT AU PRINCIPAL ET AUX INTÉRÊTS PAR LE DOMINION DU CANADA

	Sterling	Numéraire
Stock-débentures, 1re hypothèque, 3 p. 100	£ 1,923,287	$ 9,359,996 72
Stock-débentures, 1re hypothèque, 3½ p. 100	1,622,586	7,896,588 26
Stock-débentures, garantie de l'Etat, 4 p. 100		17,060,333 33
Stock-débentures, fonds d'amortissement, 25 ans, 6½ p. 100		25,000,000 00
Stock-débentures, fonds d'amortissement, 20 ans, 7 p. 100		24,793,000 00

Garantie par le gouvernement du Manitoba

Obligations-débentures consolidées, 1re hypothèque, 4 p. 100	£ 2,215,900	$ 10,784,046 65
Obligations de priorité—		
Obligations de l'embranchement Sifton, 4 p. 100	233,700	1,137,340 00
Obligations de l'embr. Gilbert Plains, 4 p. 100	500	2,433 33
Obligations du Manitoba & S.E., 4 p. 100	105,300	512,460 00
Obligations-débentures, 1re hypothèque, division de l'Ontario, 4 p. 100	1,180,600	5,745,586 66
Obligations, termini de Winnipeg, 4 p. 100	616,438	3,000,000 00
Stock-débentures, 1re hypothèque, 4 p. 100	587,671	2,859,998 87

Garantie par le gouvernement de la Saskatchewan

Stock-débentures, 1re hypothèque, 4 p. 100	£ 1,650,000	$ 8,029,999 99

Garantie par le gouvernement d'Alberta

Stock-débentures, 1re hypothèque, 4 p. 100	£ 1,147,945	$ 5,586,665 64

Stock-débentures consolidées perpétuelles, 4 p. 100	£ 9,234,867	$ 44,943,019 40
Obligations sur octroi de terres, 4 p. 100 (1909)	96,200	468,173 38
Débentures, hypothèque sur terres, 5 p. 100 (1913)	1,477,100	7,188,553 34
Obligations de l'embranchement Prince-Albert, hypothèque, 4½ p. 100		300,000 00
Emprunt à longue échéance, 4 p. 100, garantie par le dépôt de $352,000 en obligations de la Minnesota and Manitoba Railway Company remboursables en 1930		349,000 00
		$ 175,017,195 57

RÉSEAU DU CANADIAN NORTHERN

DETTE CONSOLIDÉE DES COMPAGNIES AFFILIÉES

	Valeurs Sterling	Numéraire
La compagnie du chemin de fer «Canadian Northern Alberta»		
Garantie par le gouvernement du Dominion:		
Stock-débentures, 1re hypothèque, 3½ p. 100	£ 647,260 0 0	$ 3,149,998 66
La compagnie du chemin de fer «Canadian Northern Western»		
Garantie par le gouvernement d'Alberta:		
Obligations-débentures, 1re hypoth., 4½ p. 100 (1943)	575,342 0 0	2,799,997 73
Stock-obligations, 1re hypoth., 4½ p. 100 (1942)	1,320,000 0 0	6,424,000 00
La compagnie du chemin de fer «Canadian Northern Pacific»		
Garantie par le gouvernement de la Colombie-Britannique:		
Stock-obligations, 1re hypoth., 4 p. 100	3,372,329 0 0	16,412,001 13
Stock-obligations, tête de ligne, 4½ p. 100	1,770,000 0 0	8,614,000 00
La compagnie du chemin de fer «Canadian Northern Ontario»		
Garantie par le gouvernement du Dominion:		
Stock-obligations, 1re hypoth., 3½ p. 100	7,033,561 0 0	34,229,996 87
Garantie par le gouvernement d'Ontario:		
Stock-obligations, 1re hypoth., 3½ p. 100	1,615,068 0 0	7,859,997 59
Stock-débentures perpétuels consolidés, 4 p. 100	1,866,499 00	9,083,628 46
La compagnie du chemin de fer «Central Ontario»		
Obligations de 1re hypoth., 5 p. 100	168,400 0 0	819,546 71
La compagnie du chemin de fer «Bay of Quinté»		
Obligations de 1re hypoth., 5 p. 100		780,000 00

«Northern Quebec»		
Stock-débentures perpétuels, garantis à 4 p. 100...	1,078,843 0 0	5,250,369 26
Chemin de fer «Great Northern» du Canada, obligations de 1re hypothèque, 4 p. 100.......		3,510,250 00
La compagnie du chemin de fer Québec et Lac St-Jean		
Stock-débentures perpét. de 1re hypoth. garant. à 4 p. 100..................................	895,688 0 0	4,359,014 93
La compagnie de chemin de fer Duluth, Winnipeg and Pacific		
Stock-débentures, 1re hypoth., à 4 p. 100..........	1,440,683 0 0	7,011,323 93
La compagnie de chemin de fer «Halifax and South Western»		
Obligations, 1re hypoth., $3\frac{1}{2}$ p. 100..............................		4,447,000 00
La compagnie du chemin de fer «Niagara, St. Catharines and Ontario»		
Obligations de 1re hypothèque, 5 p. 100..........................		1,098,000 00
La compagnie de chemin de fer et de paquebot «The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan»		
Stock-débentures garanti par 1re hypoth. à 4 p. 100	1,031,412 6 0	5,019,539 86
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited		
Obligations de loyer, 1re hypoth., 5 p. 100........	442,400 0 0	2,153,013 33
La compagnie de chemin de fer «Toronto Suburban»		
Stock-débentures, 1re hypoth., $4\frac{1}{2}$ p. 100..........	540,000 0 0	2,628,000 00
The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company, Ltd		
Obligation, 1re hypoth., 5 p. 100..................................		1,750,000 00
		$ 127,321,811 79

RÉSEAU DU CANADIAN NORTHERN

Annexe (*e*)

EMPRUNT DU DOMINION DU CANADA.

RÉSUMÉ

Emprunts et avances..	$251,088,248 88
Intérêt..	35,191,210 81
	$ 286,279,459 69

EMPRUNT

Emprunt	Garantie	Montant dû
Avances faites en vertu de la loi de 1911	Hypothèque en date du 4 octobre 1911..............	2,396,099 68
Avances faites en vertu de la loi de 1914	Hypothèque en date du 14 juillet 1914................	5,294,000 02
Avances faites en vertu de la loi de 1915	$12,500,000 de stock du C. N. R., gar. par le Dom., hyp. du 15 juillet 1914..........	10,000,000 00
Avances faites en vertu de la loi de 1916	Hypothèque en date du 23 juin 1916..................	15,000,000 00
Avances faites en vertu de la loi de 1917	Hypohèque en date du 16 novembre 1917............	25,000,000 00
Avances faites en vertu de la loi de 1918	....	25,000,000 00
Avances faites en vertu de la loi des mesures de guerre 1918.............	£733,561 de stock garanti du C. N. R. Alberta Ry., $3\frac{1}{2}$ p. 100.....................	4,731,522 64
	£316,439 de stock garanti du C.N.O.R., $3\frac{1}{2}$ p. 100.......	
	£406,000 d'obligations de la Saskatchewan C.N.R., 4 p. 100..........................	
	£417,000 de stock des embranchements du C.N. Pacific Ry., $4\frac{1}{2}$ p. 100......	
Avances en vertu des crédits de 1919..	Hypothèque en date du 16 novembre 1919............	35,000,000 00
Emprunt sur le matériel en vertu du chapitre n° 38, 1918..................	Billets de la cie du Canadian Northern Ry.............	13,951,328 28
Avances en vertu du crédit 96, 1919....	Billets de la cie du Canadian Northern Ry.............	23,362,212 73
Avances en vertu de la loi des crédits, crédit n° 127........................	Hypothèque en date du 16 novembre 1917............	48,611,077 00

Avances en vertu de la loi des crédits de 1920, crédit n° 115..................	Billets de la cie du Canadian Northern Ry...........	15,503,426 34
Avances en vertu de la loi des crédits de 1921, crédit n° 113..................	Billets de la cie du Canadian Northern Ry.............	579,344 85
Avances en vertu de la loi des crédits de 1921, crédit n° 126..................	Billets de la cie du Canadian Northern Ry.............	45,714,662 69
Crédits supplémentaires 1921-22........	Billets de la cie du Canadian Northern Ry.............	7,172,737 68
		$ 277,316,411 88

A déduire:

Produit des obligations-débentures du C.N.R., 6½ p. 100, 20 ans, ($23,210,763.75), fonds de New-York, change de 13% ($3,017,399.28	26,228,163 03
	$ 251,088,248 88

Intérêt

	Emprunt et avance	Intérêt
Avances en vertu de la loi de 1911......................	$ 2,396,099 68	$ 37,681 13
" " 1914......................	5,294,000 02	282,540 05
" " 1915......................	10,000,000 00	1,585,616 44
" " 1916......................	15,000,000 00	4,967,753 41
" " des mesures de guerre de 1916, remboursées 15-1-21........................		42,940 66
" " 1917......................	25,000,000 00	6,071,122 58
" " 1918......................	25,000,000 00	4,972,644 02
" " des mesures de guerre de 1918................	4,731,522 64	1,122,539 63
" " 1919......................	35,000,000 00	4,874,271 70
" " 1920......................	48,611,077 00	3,921,121 64
Emprunts sur le matériel, en vertu du chap. 38, 1918.	13,951,328 28	2,366,626 96
" " crédit 96, 1919..............	23,362,212 73	3,228,419 81
" " crédit 115, 1920.............	15,503,426 34	1,115,533 46
" " crédit 113, 1921.............	579,344 85	20,442 78
Avances en vertu de la loi de 1921......................	45,714,662 69	1,152,086 88
Avances en vertu d'un décret du conseil 1921..........	7,172,737 68	132,640 69
		$ 35,893,981 84

A déduire:

Remboursement de $23,210,763.75 à même les obligations du C.N.R. 6½ p. 100, 25 ans..................................	621,921 29	
$3,017,399.28, change sur ces obligations...	80,849 74	
		702,771 03
		$ 35,191,210 81

(2) GRAND-TRONC-PACIFIQUE

(EN SÉQUESTRE)

Annexe (*a*)

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE 1921

Comprenant les comptes de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique; du Grand-Tronc-Pacifique-Saskatchewan; de la Compagnie Grand Trunk Pacific Development; de la Compagnie des élévateurs de tête de ligne du Grand-Tronc-Pacifique, et la Compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique.

ACTIF

Actif fixe:—		
Placement dans le chemin de fer et l'équipement, y compris les dépenses préliminaires et non réparties et le coût de la garantie des obligations, paquebots, docks, quais, hôtels, etc....	$ 256,385,107 18	
Autre placements....................................	383,300 00	
		256,768,407 18
Actif courant et d'exploitation—		
Espèces en banque et en caisse....................	801,772 39	
Solde à recevoir des agents et conducteurs divers		
Divers comptes recevables (net)..................	2,991,703 53	
Matériaux et fournitures en magasin (selon les livres)......................................	891,497 24	4,830,455 09
Frais retardés......................................		477,219 75
Compte de profits et pertes........................		66,096,606 46
		$ 328,172,688 48

PASSIF

Capital-actions—		
Autorisé—450,000 actions de $100 chacune.............		$ 45,000,000 00
Emis 249,420 actions sur lesquelles il reste encore à payer..		24,905,400 00
Certificats des receveurs............................	34,400,305 12	
Dette consolidée à long terme—		
Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique..	139,062,100 86	
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique..	16,775,262 00	
Compagnie des élévateurs de tête de ligne du Grand-Tronc-Pacifique..................................	1,862,352 00	
		157,699,714 86
Dominion du Canada......................................		62,809,237 34
Réseau du Grand-Tronc...................................		36,872,142 07
Charges courantes—		
Pièces justificatives vérifiées et autres charges flottantes..	1,848,655 24	
Intérêt sur la dette consolidée et sur les emprunts en souffrance et accumulés........................	9,352,401 89	
Crédits non réglés (net)............................	35,639 18	11,236,696 31
Réserves—		
Compte de l'assurance................................	11,235 78	
Taxes accumulées.....................................	237,957 00	249,192 78
		$ 328,172,688 48

C. E. Friend,
Contrôleur.

Certificat des vérificateurs

Nous avons examiné le bilan consolidé précité de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique-Saskatchewan, de la compagnie Grand Trunk Pacific Development, de la compagnie des élévateurs de tête de ligne du Grand-Tronc-Pacifique et de la Compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, pour l'exercice clos le 31 décembre 1921, et nous l'avons comparé avec les livres et comptes des dites compagnies, et nous certifions que suivant nous, le bilan ci-dessus est rédigé de manière telle qu'il donne une idée vraie et juste des affaires de la compagnie, selon nos meilleurs renseignements et selon les explications qui nous ont été données.

Marwick, Mitchell and Company,

Comptables autorisés.
Vérificateurs.

Toronto, Canada,
24 avril 1922

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE

Annexe (*b*)

ÉTAT DES RECETTES POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 31 DÉCEMBRE 1921

Recettes provenant de l'exploitation		$ 16,638,677 64
Frais d'exploitation		20,668,369 51
Déficit net résultant des frais d'exploitation		$ 4,029,691 87
(Quantum d'exploitation 124·218)		
Taxes accumulées		357,394 54
		$ 4,387,086 41
Recettes d'autre provenance que l'exploitation		863,185 83
		$ 3,523,900 58
Déduction de la recette brute		801,667 77
		$ 4,325,568 35
Frais fixes—		
Grand-Tronc-Pacifique	$ 3,279,345 96	
Filiales	631,430 64	
Intérêt à vue et billets à brève échéance—		
*Gouvernement	4,238,360 86	
Chemin de fer du Grand-Tronc	1,742,191 60	
Autre intérêt et change	66,670 76	9,957,999 82
Déficit porté au compte des profits et pertes		$ 14,283,568 17

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE

Annexe (*c*)

COMPTE DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1921

Déficit sur le compte des recettes pour l'année		$ 14,283,568 17
Recettes à encaisser, débits et crédits.—Débit:		
Solde, antérieur au 1er septembre 1920		1,305,986 25
Solde, postérieur au 1er septembre 1920		118,402 33
Déficit reporté au 31 décembre 1920		50,388,649 71
Compagnie de chemin de fer	$ 48,171,882 18	
Development Company	2,410,547 40	
	$ 50,582,429 58	
Moins: Compagnie des élévateurs	193,779 87	
Déficit au 31 décembre 1921, porté au bilan		$ 66,096,606 46

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE

Annexe (*d*)

DETTE CONSOLIDÉE

GARANTIE QUANT AU PRINCIPAL ET AUX INTÉRÊTS PAR LE DOMINION DU CANADA	
Obligations 1re hypothèque (Prairie), 3 p. 100	$ 11,908,000 00
†Obligations 1re hypothèque (Montagnes), 3 p. 100	56,132,000 00
Obligations Sterling, 4 p. 100, 1962	8,440,848 00
GARANTIE PAR LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC DU CANADA	
Obligations «A», hypothèque, section des prairies, 4 p. 100	10,206,000 00
Obligations «B», hypothèque, section des montagnes, 4 p. 100	9,963,000 00
Obligations, 1re hypothèque, embranchement du lac Supérieur, 4 p. 100	7,533,000 00
‡Billets sterling garantis, 5 p. 100	9,720,000 00
Stock-débentures perpétuel (garantie additionnelle)	34,879,252 86
	$ 139,062,100 86

*REMARQUE: Les frais fixes dus au gouvernement fédéral comprennent $1,000,000 représentant l'intérêt sur les prêts de 1909 et 1913 payés par l'entremise du Grand-Tronc.

†Intérêt payable par le gouvernement fédéral.

‡Retirés le 2 mars 1921.

GARANTIE PAR LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN

Obligations sterling, 1re hypothèque, 4 p. 100, lignes de la Saskatchewan	$ 11,315,052 00	
Moins ce qui est au trésor £1,200	5,025 24	$ 11,309,706 00
Obligations sterling des têtes de lignes, 4½ p. 100		1,881,792 00

GARANTIES PAR LE GOUVERNEMENT DE L'ALBERTA

Obligations Sterling à 4 pour 100 1re hypothèque des lignes de l'Alberta	$ 1,159,596 00	
Moins ce qui est au trésor, £1,20	5,832 00	1,153,764 00
Obligations sterling à 4 pour 100 1re hypothèque, lignes de l'Alberta		2,430,000 00
		$ 16,775,262 00
Compagnie des élévateurs de tête de ligne, G.-.T.-P		
Obligations Sterling, 1re hypothèque, 5 p. 100		1,862,352 00
		$ 157,699,714 86

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE

Annexe (*e*)

EMPRUNTS DU DOMINION DU CANADA

RÉSUMÉ

Emprunts et avances	$ 50,591,237 10
Intérêt sur emprunts et avances	12,218,000 24
	$ 62,809,237 34

EMPRUNTS

Emprunt	Garantie	Montant du
Loi d'emprunt du G. T. P., 1909	$ 10,000,000 00 G.-T.-P. Ry.	$ 10,000,000 00
Loi d'emprunt du G. T. P., 1913	15,000,000 00 Déb. 4 p. 100, 1er juil. 1923	15,000,000 00
Loi des subsides 1916		7,081,783 45
Loi des subsides, 1917		5,038,053 72
Loi des subsides, 1918		7,471,399 92
Arrêtés du conseil des 5 et 26 sept., 24 oct. et 20 novembre 1914	7,499,952 00 Obligations sterling du G.-T.-P. 4 p. 100, gar. par le gouv. fédéral.	6,000,000 00
		$ 50,591,237 10

INTÉRÊT

	Emprunt ou avance	Intérêt
Loi d'emprunt G.-T.-P., 1909, division des prairies	$ 10,000,000 00	$ 2,900,000 00
Loi d'emprunt G.-T.-P., 1916	15,000,000 00	4,200,000 00
Loi des subsides, 1916	7,081,783 45	2,125,317 85
Loi des subsides, 1917	5,038,053 72	1,209,193 68
Loi des subsides, 1918	7,471,399 93	1,423,157 85
Arrêtés du conseil des 5 et 26 sept., 24 oct. et 20 novembre 1914	6,000,000 00	2,220,000 00
Intérêt payé par le gouvernement fédéral sur les obligations garanties par le Grand-Tronc-Pacifique, les gouvernements fédéral, de la Saskatchewan et de l'Alberta		8,244,090 86
		$ 22,321,760 24
MOINS—		
Intérêt sur $56,132,000 d'obligations du G.-T.-P., 1re hypothèque, 3 p. 100, division des montagnes, payable par le gouv. fédéral en vertu du chap. 71, 3 Edouard VII		10,103,760 00
		$ 12,218,000 24

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE

(EN SÉQUESTRE)

CERTIFICATS DES RECEVEURS

Certificats		$ 31,889,066 56
Cie du chemin de fer du G.-T.-P.	$ 31,684,585 66	
G. T. P. Development. Co.	175,219 71	
Cie de télégraphe du G-T.-P.	29,261 19	
Intérêt couru sur certificats		2,511,238 56
		$ 34,400,305 12

(3) CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1921

(EN SÉQUESTRE)

ACTIF

Placements en propriété:—		
Engagé dans la voie et le matériel		$ 372,400,674 33
Actif courant:—		
Espèces en caisse et en banque	$ 6,739,474 08	
Solde à recevoir des agents—net	571,659 13	
Comptes divers à recevoir	15,890,349 13	
Matériel et fournitures en magasin (selon les livres)	9,280,228 40	
		32,481,710 74
Solde du Dominion du Canada dû sur le compte du déficit, *per contra*		1,359,415 58
Compte du fonds de prévoyance du receveur général, *per contra*		610,546 88
Frais retardés:—		
Débits et crédits non réglés—Balance nette		875,307 96
Compte des recettes:—		
Déficit pour l'année close le 31 décembre 1921—		
Chemins de fer de l'Etat	$ 6,010,755 87	
Chemin de fer Québec et Lac St-Jean	316,044 60	
		6,326,800 47
		$ 414,054,455 96

PASSIF

Dominion du Canada:—		
Avances pour la voie et le matériel		$ 369,408,222 51
Avances pour le matériel et les fournitures et les comptes ouverts		20,466,498 55
Avances pour le déficit d'exploitation	$ 4,967,384 89	
Balance du compte de déficit non payé, *per contra*	1,359,415 58	
		6,326,800 47
Compte d'achats des embranchements		120,000 00
Passif courant:—		
Pièces vérifiées et autre passif courant		15,853,635 04
Caisse de prévoyance des employés, *per contra*		610,546 88
Réserves:—		
Compte du renouvellement du matériel, etc.		1,268,752 51
		$ 414,054,455 96

CERTIFICAT DE VÉRIFICATEUR

Nous avons examiné les livres et les registres des chemins de fer de l'Etat pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 1921, et nous certifions que d'après nous le bilan ci-dessus est préparé de façon à donner un exposé vrai et exact des affaires des chemins de fer de l'Etat au 31 décembre 1921, et est conforme aux livres et aux explications et renseignements donnés.

GEORGE A. TOUCHE & Co.,
Comptables autorisés
Vérificateurs.

Toronto, Can., 16 mai 1922.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

ÉTATS DES RECETTES POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 31 DÉCEMBRE 1921

	Chemins de fer de l'Etat	St-Jean et Québec	Total
Recettes provenant de l'exploitation	$ 40,964,303 92	$ 311,010 92	$ 41,275,314 84
Frais d'exploitation	46,551,602 67	438,445 07	46,990,047 74
Déficit net résultant de l'exploitation	$ 5,587,298 75	$ 127,434 15	$ 5,714,732 90
Taxes accumulées	35,743 87	....	35,743 87
	$ 5,623,042 62	$ 127,434 15	$ 5,750,476 77
Recettes d'autre provenance que l'exploitation	457,352 46	606 47	457,958 93
	$ 5,165,690 16	$ 126,827 68	$ 5,292,517 84
Déduction de la recette brute	845,065 71	189,216 92	1,034,282 63
Déficit reporté au bilan	$ 6,010,755 87	$ 316,044 60	$ 6,326,800 47

(4) CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉSUMÉ COMPARATIF DES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION—POUR 12 MOIS FINISSANT LES 31 MARS 1921, 1920 ET 1919.

Recettes brutes

	1921	1920	1919
Chemin de fer Canadian Northern	$ 69,088,474 16	$ 66,695,398 80	$ 53,562,177 57
Chemins de fer du gouvernement canadien	40,964,303 92	44,537,803 85	40,179,380 93
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	16,638,677 64	14,408,549 66	11,294,617 87
Total	$ 126,691,455 72	$ 125,641,752 31	$ 105,036,176 37

Distribution

Marchandises	$ 93,785,017 60	$ 90,951,115 73	$ 71,228,041 03
Voyageurs	21,110,052 83	23,583,571 58	23,999,309 67
Wagons-lits	1,740,506 05	1,414,009 24	1,093,279 08
Wagons-poste	2,023,725 72	1,089,089 49	978,094 68
Messageries	3,657,756 53	3,415,193 46	2,497,351 71
Divers	4,374,396 99	5,188,772 81	5,240,100 20

Frais d'exploitation

Chemin de fer Canadian-Northern	$ 75,564,385 30	$ 82,953,978 60	$ 60,034,023 92
Chemins de fer du gouvernement canadien	46,551,602 67	54,987,680 28	47,728,205 73
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	20,668,369 51	24,543,063 60	17,587,567 37
Total	$ 142,784,357 48	$ 162,484,722 48	$ 125,349 797 02

Distribution

Entretien de la voie et construction	$ 33,707,956 47	$ 42,907,217 78	$ 33,533,548 95
Entretien et matériel	31,649,007 49	34,834,703 34	25,202,304 33
Trafic	2,555,090 60	2,456,715 09	1,772,276 52
Transport—Voie ferrée	71,601,178 73	76,695,606 01	59,180,351 87
Transport—Eau	120,970 66	350,135 79	782,316 69
Divers	2,063,096 85	2,564,663 07	2,095,216 42
En général	3,074,590 13	3,378,724 34	2,783,782 24
Transport, placement Av	1,987,543 45	703,042 94	....

RÉSUMÉ COMPARATIF DES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION—POUR 12 MOIS FINISSANT LES 31 MARS 1921, 1920 et 1919—*Fin*

FRAIS D'EXPLOITATION

Chemin de fer Canadian-Northern.	$ 6,475,911 14	$ 16,258,579 80	$ 6,471,846 35
Chemins de fer du gouvernement canadien	5,587,298 75	10,449,876 43	7,548,824 80
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	4,029,691 87	10,134,513 94	6,292,949 50
Total	$ 16,092,901 76	$ 36,824,970 17	$ 20,313,620 65

QUANTUM D'EXPLOITATION

Chemin de fer Canadian-Northern.	109·37	124·38	112·08
Chemin de fer du gouvernement canadien	113·64	123·46	118·78
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	124·21	170·34	155·71
Total	112·70	129·32	119·34

(5) CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

COMPTE DES RECETTES POUR LES ANNÉES EXPIRÉES LE 31 DÉCEMBRE 1921 ET 1920

RECETTES BRUTES D'EXPLOITATION

	1921	1920
Réseau de chemin de fer du Canadian-Northern	$ 69,088,474 16	$ 66,695,398 80
Chemins de fer du gouvernement canadien	40,964,303 92	44,537,803 85
Chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique	16,638,677 64	14,408,549 66
Chemins de fer Nationaux du Canada	$ 126,691,455 72	$ 125,641,752 31

FRAIS D'EXPLOITATION

Réseau de chemin de fer du Canadian-Northern	$ 75,564,385 30	$ 82,953,978 60
Chemins de fer du gouvernement canadien	46,551,602 67	54,987,680 28
Chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique	20,668,369 51	24,543,063 60
Chemins de fer Nationaux du Canada	$ 142,784,357 48	$ 162,484,722 48

DÉFICIT NET DE L'EXPLOITATION

Réseau de chemin de fer du Canadian-Northern	$ 6,475,911 14	$ 16,258,579 80
Chemins de fer du gouvernement canadien	5,587,298 75	10,449,876 43
Chemins de fer du Grand-Tronc-Pacifique	4,029,691 87	10,134,513 94
Chemins de fer Nationaux du Canada	$ 16,092,901 16	$ 36,842,970 17

TAXES ACCUMULÉES

Réseau du chemin de fer Canadian-Northern	$ 1,191,890 84	$ 1,185,652 28
Chemins de fer du gouvernement canadien	35,743 87	60 50
Chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique	357,394 54	45,409 30
Chemins de fer Nationaux du Canada	$ 1,585,029 25	$ 1,231,122 08

DÉFICIT TOTAL DE L'EXPLOITATION

Réseau du chemin de fer Canadian-Northern	$ 7,667,801 98	$ 17,444,232 08
Chemins de fer du gouvernement canadien	5,623,042 62	10,449,936 93
Chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique	4,387,086 41	10,179,923 24
Chemins de fer Nationaux du Canada	$ 17,677,931 01	$ 38,074,092 25

COMPTE DES RECETTES POUR LES ANNÉES EXPIRÉES LE 31 DÉCEMBRE 1921 ET 1920—*Fin*

Recettes d'autre provenance que l'exploitation

Réseau du chemin de fer Canadian-Northern.........	$ 3,119,349 72	$ 1,845,994 62
Chemins de fer du gouvernement canadien............	457,352 46	1,737,978 51
Chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique................	863,185 83	1,837,442 03
Chemins de fer Nationaux du Canada............	$ 4,439,888 01	$ 5,421,415o16

Déductions des recettes brutes

Réseau du chemin de fer Canadian-Northern.........	$ 1,011,242 14	$ 125,637 37
Chemins de fer du gouvernement canadien............	845,065 71	720,096 33
Chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique................	801,667 77	812,404 79
Chemins de fer Nationaux du Canada............	$ 2,657,975 62	$ 1,658,138 49

Déficit total avant les frais fixes

Réseau du chemin de fer Canadian-Northern.........	$ 5,559,694 40	$ 15,723,874 83
Chemins de fer du gouvernement canadien............	6,010,755 87	9,432,054 75
Chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique................	4,325,568 35	9,154,886 00
Chemins de fer Nationaux du Canada............	$ 15,896,018 62	$ 34,310,815 58

Frais fixes

	1921	1920
Réseau du chemin de fer Canadian-Northern.........	$ 17,595,707 51	$ 13,993,695 36
Intérêt dû au public..................................	$ 17,595,707 51	$ 13,993,695 36
Intérêt dû au gouvernement........................	13,224,208 27	10,326,260 69
	$ 30,819,915 78	$ 24,319,956 05
	$ 30,819,915 78	$ 24,319,956 05
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique		
Intérêt dû au public..............................	$ 3,977,447 36	$ 4,270,244 38
Intérêt dû au gouvernement........................	1,535,474 22	1,539,224 00
Intérêt sur les certificats de receveur.............	1,702,886 64	808,351 63
Intérêt dû au Grand-Tronc..........................	2,642,191 60	2,256,467 90
	$ 9,957,999 82	$ 8,874,287 91
Chemins de fer Nationaux du Canada..............	$ 40,777,915 60	$ 33,194,243 96

Déficit total

Réseau du chemin de fer Canadian-Northern.........	$ 36,379,610 18	$ 40,043,830 88
Chemins de fer de l'Etat..............................	6,010,755 87	9,432,054 75
Chemins de fer du Grand-Tronc-Pacifique............	14,283,568 17	18,029,173 91
Chemins de fer Nationaux du Canada............	$ 56,673,934 22	$ 67,505,059 54
Chemins de fer Saint-Jean et Québec (affermés)..	316,044 60	346,015 49
	$ 56,989,978 82	$ 67,851,075 03

(6) CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TABLEAU INDIQUANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES POUR LA MAIN-D'ŒUVRE ET NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS. ANNÉES 1921 ET 1920

	Recettes brutes 1921	1920	Augmentation ou *diminution*	Aug. ou *dim.* %
Chemin de fer Can. Nor...........	$ 69,088,474 16	$ 66,695,398 80	$ 2,393,075 36	3·59
Chemins de fer du gouv. canadien..	40,964,303 92	44,537,803 85	*3,573,499,93*	*8·02*
Grand-Tronc-Pacifique.............	16,638,677 64	14,408,549 66	2,230,127 98	15·48
Réseau........................	$ 126,691,455 72	$ 125,641,752 31	$ 1,049,703 41	0·84

TABLEAU INDIQUANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES POUR LA MAIN-D'ŒUVRE ET NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS. ANNÉES 1921 ET 1920—*Fin*

Exploitation, main-d'œuvre

Chemin de fer Can. Nor	$ 42,233,504 97	$ 47,563,113 08	$ *5,329,608 11*	*11·20*
Chemins de fer du gouv. canadien	28,649,972 81	35,941,959 31	*7,291,986,50*	*20·28*
Grand-Tronc-Pacifique	11,498,120 09	15,262,647 77	*3,764,527 68*	*24·66*
Réseau	$ 82,381,597 87	$ 98,767,720 16	$ *16,386,122 29*	*16·59*

Quantum de la main-d'œuvre sur les recettes brutes

Chemin de fer Can. Nor	61·13	71·31	*10·18*	*14·27*
Chemins de fer du gouv. canadien	69·94	80·70	*10·76*	*13·33*
Grand-Tronc-Pacifique	69·10	105·92	*36·82*	*34·76*
Réseau	65·03	78·61	*13·58*	*17·28*

Comparaison du bordereau de paye (y compris les augmentations)

Chemins de fer Nationaux du Canada	$ 88,755,060 20	$ 105,109,808 29	$ 16,354,748 09	15·56

Moyenne du nombre des employés

	1921	1920	*Diminution*	*Dim.*
Chemins de fer du gouv. canadien	20,658	23,849	*3,192*	*13·38*
Chemin de fer Canadian-Northern	32,384	33,654	*1,270*	*3·77*
Grand-Tronc-Pacifique	7,281	7,821	*540*	*6·90*
Chemins de fer Nationaux du Canada	60,323	65,324	*5,001*	*7·66*

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

STATISTIQUES DU SERVICE DES TRAINS POUR LES DOUZE MOIS EXPIRÉS LES 31 DÉC. 1920 ET 1919

—	1921	1920	1919
MILAGE DES TRAINS			
Trains de voyageurs	12,578,548	13,322,587	11,919,559
Trains de marchandises	18,715,076	20,988,345	18,359,522
Trains mixtes	3,269,508	3,496,965	3,355,381
Milage total des trains (non compris les trains spéciaux)	34,563,132	37,807,897	33,634,462
MILAGE DES WAGONS			
Voyageurs:			
Voitures, wagons de luxe, wagons-lits et wagons-restaurants	61,361,293	55,744,463	57,030,694
Fourgons à bagages, wagons-poste, wagons-messageries, etc	30,242,272	38,149,446	32,973,665
Milage total des wagons de voyageurs	91,603,565	93,893,909	90,004,349
Marchandises:			
Milage des wagons chargés de marchandises	389,090,694	420,074,960	356,133,867
Milage des wagons vides de marchandises	211,283,957	168,809,115	147,006,593
Milage des fourgons de queue	29,507,800	21,224,990	19,232,736
Milage total des wagons de marchandises	629,882,451	610,109,065	522,373,196
Trafic train-mille des wagons de voyageurs	5·78	5·58	5·89
Trafic train-mille des wagons de marchandises	28·65	24·92	24·06
SERVICE DES VOYAGEURS			
Voyageurs transportés (recettes)	11,856,620	13,572,245	12,578,970
Voyageurs transportés sur un mille de voie (recettes)	711,867,853	841,636,864	915,173,565
Voyageurs transportés sur un mille de voie par mille de route (recettes)	42,027	50,957	56,136
Distance moyenne par voyageur .....milles	60·04	62·01	72·8
Somme moyenne reçue par voyageur ..... $	1·70	1·66	1·84
Somme moyenne reçue par voyageur par mille .....cts.	2·83	2·68	2·52
Nombre moyen de voyageurs par train-mille	44·92	50·04	59·91
Nombre moyen de voyageurs par wagon-mille	11·60	15·10	16·04
Recettes, par voyageur par mille .....cts.	32·79	40·52	40·48
Total des recettes des trains de voyageurs par train-mille $	1·76	1·71	1·83
Recettes des trains de voyageurs par mille de voie	1,650·98	1,738·52	1,714·77
TRANSPORT DES MARCHANDISES			
Nombre de tonnes en transport payant	21,182,466	25,089,376	22,100,455
Nombre de tonnes payantes transport un mille	8,991,467,782	9,221,370,748	7,801,309,879
Nombre de tonnes de marchandises non payantes transportées un mille	1,300,553,019	1,232,876,909	908,328,733
Nombre de tonnes de marchandises (tout genre) transportées un mille	10,292,020,801	10,454,247,657	8,709,638,612
Nombre de tonnes de marchandises transportées un mille par mille de voie	530,839	558,314	478,523
Nombre de tonnes de marchamdises non payantes transportées un mille par mille de voie	76,782	74,645	55,716
Nombre de tonnes de marchandises (tout genre) transportées un mille par mille de voie	607,621	632,959	534,239
Somme moyenne recue par tonne de marchandises payantes par mille .....cts.	1,039	0·983	0·909
Nombre moyen de tonnes de marchandises payantes par train-mille	408·99	376·61	359·26
Nombre moyen de tonnes de marchamdises non payantes par train mille	59·16	50·35	41·83
Nombre moyen de tonnes de marchandises (tout genre) par train-mille	468·15	426·96	401·09
Nombre moyen de marchandises payantes par mille (chargé)	23·11	21·95	21·91
Nombre moyen de marchandises non payantes par mille (chargé)	3·34	2·93	2·55
Nombre moyen de tonnes de marchamdises (tout genre) par mille (chargé)	26·45	24·88	24·46
Distance moyenne, marchandises payantes .....milles	424·48	367·54	352·99
Recettes des trains de marchandises par mille (chargé) cts.	24·02	21·58	19·92
Recettes des trains de marchandises par train-mille. ... $	4·25	3·70	3·27
Recettes des trains de marchandises par mille de voie.. $	5,516·56	5,489·12	4,351·85

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DESCRIPTION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES, EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

—	Quantité	Tonnes	Pour-cent
Farine et autres produits de minoterie	8,349,220 Sacks	417,461	1·97
Blé	119,266,200 Bush.	3,577,986	16·89
Avoine	68,099,529 "	1,157,692	5·47
Orge at autres grains	17,133,810 "	435,695	2·06
Foin et paille		208,808	0·99
Fruits (frais)		96,826	0·46
Légumes et autres produits agricoles		188,379	0·89
Chevaux	40,387 head	34,329	0·16
Bestiaux	270,075 "	162,045	0·76
Moutons et porcs	454,250 "	45,425	0·21
Autres produits de l'industrie animale		118,882	0·56
Charbon et coke		4,184,781	19·76
Matériaux de construction, pierres, etc		769,854	3·63
Minerais		109,056	0·51
Autres produits miniers		205,497	0·97
Billes, bois de service, etc	1,994,906 M. Ft.	2,992,359	14·13
Bois de chauffage	257,338 Cds	360,273	1·70
Bois à pulpe		1,968,710	9·29
Autres produits forestiers		114,870	0·54
Effets d'immigrés et articles de ménage		82,226	0·39
Produits du pétrole		385,587	1·82
Papier, pâte de bois, etc		424,829	2·01
Autres produits de fabriques		1,133,060	5·35
Marchandises et divers		2,007,836	9·48
Totaux, tonnes		21,182,466	100·00

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT INDIQUANT, EN DÉTAIL, LE MATÉRIEL EN MAGASIN LE 31 DÉCEMBRE 1920 MISES AU RANCART, LIVRAISONS ET SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1921

—	31 déc. 1920	Mis au rancart pendant l'année	Livrés pendant l'année	31 déc. 1921
Locomotives—				
Voyageurs	1,730	9	12	1,733
Marchandises				
Aiguillage	226	...	1	227
Locomotives électriques	13	...	...	13
Total des locomotives	1,969	9	13	1,973
Matériel pour voyageurs—				
Wagons de première classe	477	14	14	477
Wagons de deuxième classe	249	19	...	230
Wagons-mixtes	192	...	3	195
Wagons-colons	348	6	...	342
Wagons-restaurants	62	1	12	73
Wagons-salons	67	3	3	67
Wagons-lits	202	1	21	222
Wagons-poste	55	...	...	55
Fourgons à bagages et à messageries	509	14	70	565
Wagons-bureaux	66	2	2	66
Autres wagons pour le service des voyageurs	61	4	26	83
Total	2,288	64	151	2,375
Matériel à marchandises—				
Wagons-fermés	55,824	706	715	55,833
Wagons-plates-formes	9,768	182	...	9,586
Wagons à bestiaux	3,494	19	350	3,825
Wagons à charbon	8,371	112	...	8,259
Wagons-réservoirs	78	7	...	71
Wagons frigorifiques	1,719	23	104	1,800
Autres wagons pour le transport des marchandises	1,435	29	189	1,595
Total	80,689	1,078	1,358	80,969
Matériel de construction—				
Wagons à gravier	271	7	215	479
Wagons monte-charge	181	14	20	187
Fourgons de queue	1,074	55	30	1,049
Autres wagons de construction	3,497	251	173	3,419
Total	5,023	327	438	5,134
Total des wagons	88,000	1,469	1,947	88,478

(10) CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MILLES EN CHEMINS DE FER AU 31 DÉCEMBRE 1921

DISTRICT MARITIME

	Milles	
Terminus océanique d'Halifax à Mont-Joli	480·17	
Sydney à Truro	224·27	
Moncton à St-Jean	89·34	
Pacific Junction à Monk	343·54	
Point-Tupper à St-Peter	30·64	
New-Glasgow à Pictou-Landing	8·30	
Stellarton à Oxford-Junction	79·40	
Ferrona-Junction à Sunny-Brae	12·51	
Pictou à Brown-Point	1·92	
Pugwash-Junction à Pugwash	4·60	
Windsor-Junction à Stewart	81·92	
Halifax à Deep-Water-Terminals	3·68	
Sackville à Cap-Tormentine	36·05	
Painsec-Junction à Pointe-du-Chêne	11·98	
Moncton à Buctouche	29·93	
Salisbury à Albert	44·17	
Elgin à Havelock	26·11	
St-Martin à Hampton	28·73	
Fredericton à Derby-Junction	110·64	
Stanley-Junction à Stanley	5·46	
Nelson-Junction à Loggiville	13·77	
Gloucester-Junction à Tracadie	73·16	
Pokemouche-Junction à Shippegan	6·85	
Tide-Head à St-Léonard	105·12	
Raccordement avec le B. & A. Ry. à St-Léonard (affermé)	0·62	
Dalhousie-Junction à Dalhousie	6·67	
		1,860·15
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—		
Charlottetown à Tignish	115·26	
Emerald-Junction à Borden	12·63	
Royalty-Junction à Souris	55·00	
Harmony-Junction à Elmira	9·89	
Mt-Stewart-Junction à Georgetown	24·29	
Montague-Junction à Montague	6·36	
Charlottetown à Murray-Harbour	47·83	
Lake-Verde à Vernon	4·43	
Alberton à Alberton-Wye	0·30	
		275·99
Chemin de fer Halifax et South—		
Southwestern-Junction à Yarmouth	245·78	
Mahone-Junction à Lunenburg	7·06	
Bridgewater-Junction à Port-Wade	92·56	
Caledonia-Junction à Caledonia	22·11	
Liverpool à Milton	4·78	
Middleton-Junction à Middleton (Droits de passage sur le D.A.R.)	0·60	
		372·89
Chemin de fer de Vale. (Ligne affermée)—		
Thorburn à New-Glasgow		5·95
Chemin de fer du St-Jean-Québec. (Ligne affermée)—		
Westfield-Beach à Centerville	158·11	
St-Jean à Westfield-Beach (Droits de passage sur P.-C.)	13·96	
		172·07
Nombre total de milles, district maritime		2,687·05

DISTRICT DE QUÉBEC

Mont-Joli à Ste-Rosalie-Junction (via Lévis)	323·41	
Ste-Rosalie-Junction à Montréal (voie commune avec le Grand-Tronc)	37·62	
Monk à Diamond-Junction	101·01	
Joffre à Armstrong	956·60	
Québec à Saint-Marc	48·40	
Saint-Prosper à Montréal	115·80	
Montréal (terminus du tunnel) à Hurdman (Ottawa)	111·60	
Saint-Charles-Junction à Joffre	16·84	
Cap Rouge à Cadorna	5·88	

DISTRICT DE QUÉBEC—*Fin*

	Milles	
Cadorna à Québec (gare du Palais) (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien)	3·20	
Rivière-à-Pierre-Junction à Garneau-Junction	39·70	
Joliette à Cushing-Junction	61·60	
Rivière-Ouelle-Junction à Rivière-Ouelle	6·48	
Lyster à Deschaillons	29·59	
Saint-Léonard-Junction à Nicolet	16·76	
Du pont au marché Champlain	6·48	
Aldred-Junction à Shawinigan-Falls	3·80	
Paradis à Rawdon	15·70	
Rinfret-Junction à Huberdeau	45·30	
Arundel à China-Clay-Mines	9·20	
Eperon de Cartierville	0·80	
		1,955·77
Chemin de fer Québec et Saguenay—		
Cap Tourmente à La Malbaie	62·31	
Saint-Joachim au Cap Tourmente	5·30	
		67·61
Chmin de fer Québec et Lac Saint-Jean—		
Parent (Place Parent) à Chicoutimi	226·0	
Montmorency-Junction à Montmorency-Mills	7·2	
Loretteville à Stoneham	10·0	
Valcartier à Clark's	5·4	
Lynton-Junction à La-Tuque	39·6	
		288·20
Chemin de fer James Bay and Eastern—		
Chambord-Junction à Saint-Félicien		29·70
Nombre de milles, district de Québec		2,341·28

DISTRICT DE L'ONTARIO

Hurdman à Current-River	901·30	
Current-River à Port-Arthur (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien)	2·10	
Riverside à Ottawa (gare centrale) (droit de passage sur la voie du Grand-Tronc)	1·70	
Rideau-Junction à Sydenham	80·80	
Deseronto à Todmorten	132·90	
Toronto (gare Union) à Rosedale (droit de passage sur la voie du Grand-Tronc)	3·80	
Todmorden à Capreol	272·20	
Duncan à Donlands	2·10	
Donlands à Dovercourt Rd. (voie commune avec le Pacifique-Canadien)	6·70	
Harrowsmith à Kingston (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien)	18·60	
Oshawa à Oshawa-Town	2·40	
Brockville à Westport	44·40	
Udney à Orillia (y compris 2·80 milles sur la voie du Pacifique-Canadien)	10·20	
Key-Junction à Key-Harbour	6·20	
Sudbury-Junction à Sudbury	5·20	
Garson-Junction à Garson	3·70	
Algo au croisement avec le C. N., raccordement avec le chemin de fer Algoma Eastern	2·40	
Raccordement avec le chemin de fer T. & N. O	0·25	
Sellwood-Junction à Sellwood	3·97	
		1500·92
Chemin de fer Central Ontario—		
Trenton à Picton	30·60	
Trenton à Wallace	117·60	
Belmar à Cordova	9·60	
Ormsby-Junction à Cœ Hill	7·20	
		165·00
Chemin de fer Bessemer & Barry's Bay—		
Bessemer-Junction à Bessemer		4·80
Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa—		
York-River-Junction à Howland		51·00

DISTRICT DE L'ONTARIO—*Fin*

	Milles	
Chemin de fer Baie de Quinté—		
Yarker à Bannockburn	54·50	
Deseronto à Sydenham	31·00	
		85·50
Nombre total de milles, district de l'Ontario		1,807·22

LIGNES ÉLECTRIQUES DANS LA PROVINCE D'ONTARIO

Chemin de fer Toronto, Niagara et St. Catharines—		
Port-Dalhousie à Niagara-Falls	16·74	
Thorold à Port-Colborne	18·54	
Niagara-Falls à Fallsview	4·63	
St. Catharines à Niagara-on-the-Lake	12·18	
Lignes locales, St. Catharines	9·51	
		61·6
Chemin de fer suburbain de Toronto—		
Toronto à Woodbridge	12·0	
Toronto à Lambton	2·1	
Lambton à Guelph	46·1	
Lignes locales dans la ville de Toronto	4·1	
		64·6
Nombre total de milles; lignes électriques de l'Ontario		126·20

DISTRICT CENTRAL

Armstrong à Winnipeg	390·54	
Fort-William à Superior-Junction (y compris 0·53 mille par la voie du Pacifique-Canadien)	191·84	
Port-Arthur à Rainy-River	285·97	
Frontière internationale à Winnipeg (St-Boniface)	106·75	
Winnipeg à Watrous	406·60	
Beaver à Dauphin	102·59	
West-Tower à M.& B.-Junction	77·07	
Twin-City-Junction à North-Lake, embranchement du lac Nord	59·15	
South-Junction à Emerson-Junction	72·69	
Du croisement de l'embranchement d'Emerson au terminus de la voie ferrée	2·86	
Du croisement du G. N. à la frontière internationale	0·08	
Paddington-Junction à Victoria-Beach	72·75	
Transcona-Junction au terminus de la ligne	4·02	
St. James-Junction à Gypsumville	158·04	
Steep-Rock-Junction à Steeprock	12·36	
Grosse-Isle à Hodgson	80·98	
Oakland à Amaranth	44·18	
De la rivière Ochre à l'extrémité de la voie	14·90	
Carman-Junction à Somerset-Junction	78·67	
De Carman-Junction S. D. à Notre-Dame-de-Lourdes	2·63	
Greenway à Deloraine	80·18	
Muir à Neepawa à McCreary-Junction	70·41	
Brandon-Junction à Carberry-Junction	22·85	
Rossburn-Junction à Ross-Junction	190·57	
Hallboro à Beulah	75·43	
Wroxton à Willowbrook	41·37	
Melvile à Canora	54·63	
Raccordements à Yorkton (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien 0·38)	0·87	
Raccordements à Canora (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien)	0·08	
		2,701·06
Chemin de fer Minnesota et Manitoba, (Ligne affermée)—		
Rainy-River à la frontière internationale		43·72
Chemin de fer Duluth, Winnipeg & Pacific—		
De la frontière internationale à D. W. & P. Jct	169·00	
Duluth-Junction au centre du pont à bascule	1·51	
Raccordements à Duluth (droit de passage sur le chemin de fer Nor. Pacific)	5·63	
Raccordements à Duluth (droit de passage sur le chemin de fer L.S.T. et T)	0·87	
Raccordements à Duluth (droit de passage sur le chemin de fer C. St. P. M. & O.)	0·88	
		177·89

DISTRICT CENTRAL—*Fin*

	Milles	
Chemin de fer Northern Pacific et Manitoba, (Ligne louée)—		
Portage-Junction à Portage-la-Prairie	52·44	
Portage-Junction à Emerson	62·81	
Morris à Belmont	102·21	
M. & B. Junction à Brandon	2·36	
Winnipeg Transfer Railway	1·20	
		221·02
Chemin de fer Red River Valley, (Ligne affermée)—		
Winnipeg (côté sud de l'avenue Water) à Portage-Junction	2·92	2·92
Chemin de fer Portage et North Western—		
Portage-La-Prairie à Beaver	19·67	
Delta-Junction à Delta	15·05	
		34·72
Nombre total de milles, district central		3,181·33

DISTRICT DES PRAIRIES

Dauphin à North-Battleford	394·90	
Watrous à Biggar	118·30	
Brandon à C. N. Junction, Regina	220·02	
Melville à Regina	97·50	
Saskatoon à Kindersley	125·84	
North-Junction à Denholm via Prince-Albert	477·17	
Sifton-Junction à Winnipegosis	21·06	
Tunderhill-Junction à Lintlaw	100·26	
Canora à Sturgis-Junction	21·44	
Hudson-Bay-Junction à M.P. 214	302·06	
Humboldt à Melfort	54·15	
Young à Prince-Albert	111·50	
Shellbrook à Big River	56·97	
Dalmeny à Carlton	36·80	
Hartney à Virden	38·06	
Maryfield à Bengough	184·35	
Luxton à Estevan	25·08	
Regina à Northgate	154·21	
Talamage à Weyburn	15·21	
Bengough-Junction à Moose-Jaw	86·99	
Gravelbourg-Junction à Gravelbourg	80·62	
Regina à Riverhurst	112·58	
Delisle à Demaine	88·22	
Tichfield à Eatonia	114·40	
Raccordements à Regina	1·71	
Raccordements à l'embranchement de Prince-Albert	0·79	
Saskatoon, (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien)	11·95	
Eperons du district	17·15	
		3,069·29
Chemin de fer Northern Pacific et Manitoba (Ligne affermée)—		
Hartney-Jct. à M. & B. Junction	37·45	
Belmont à Hartney	54·13	
		91·58
Chemin de fer Qu'Appelle L.L. et Saskatchewan—		
Regina à Saskatoon	160·42	
Saskatoon à East-Prince-Albert	89·60	
Craven-Junction à Craven	4·38	
Croisement du C. N., Regina, au croisement avec le Q.L.L. et S. (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien)	1·12	
		255·52
Nombre total de milles, district des Prairies		3,416·39

DISTRICT DE L'OUEST

North-Battleford à Lobstick-Junction	332·92	
Biggar à Edmonton	262·60	
Kindersley à Calgary	273·65	
North-Battleford à Turtleford	55·70	
Battleford-Junction à Old-Battleford	7·91	
Oban à Battleford	48·57	
De Battleford au terminus de la voie ferrée (embranchement Cut Knife)	49·86	
Biggar à Loverna	104·08	
Eatonia à Alsask	33·73	
Camrose S. E. Junction à Alliance	59·70	
Medicine-Hat-Junction à Steveville	58·82	

DISTRICT DE L'OUEST—*Fin*

	Milles	
Vegreville-Junction à Munson-Junction	161·28	
Tofield à Calgary	201·41	
Warden à Otway	114·76	
Otway à Ullen (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien).	4·27	
Ullen à Brazeau	55·38	
Camrose-Junction à Terminal-Junction (Edmonton sud)	45·77	
St-Paul-Junction à St-Paul	120·91	
St-Albert à Athabaska	85·36	
Cardiff-Junction à Cardiff	2·45	
Peace-River-Junction à Whitecourt	72·40	
Edmonton-Junction à Stony-Plains	19·94	
Eperons de l'embranchement de Calgary	3·71	
Raccordements à Camrose, Canora et Calgary (droit de passage sur la voie du Pacifique-Canadien)	0·61	
		2,175·79
Chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacific—		
Du croisement à Edmonton à Strathcona		9·21
Nombre total de milles, district de l'ouest	2,185·00	

DISTRICT DES MONTAGNES

Edmonton à Prince-Rupert	957·17	
Bickerdike à Lovett	56·33	
Eperon pour les mines de charbon Mountain-Park	30·57	
Embranchement Alberta-Coal & Mountain-Park	7·78	
Embranchement Alberta-Coal & Pacific Pass	2·54	
Snaring-Junction à Pocahontas	15·58	
Eperons du district des montagnes	19·11	
Nombre total de milles, district des Montagnes		1,089·08

DISTRICT DU PACIFIQUE

Red-Pass-Junction à Fraser-River-Junction	471·60	
Croissement avec le chemin de fer G. N. jusqu'à la nouvelle gare, Vancouver	0·80	
New-Westminster au pont du gouvernement (droit de passage)	1·00	
Du pont du gouvernement à Vancouver (droit de passage sur la voie du G. N.)	13·00	
Kamloops-Jct. à Kamloops	2·85	
Patricia-Bay à Victoria	15·50	
Nombre total de milles, district du Pacifique		504·75
Nombre total de milles en exploitation, le 31 décembre 1921		17,338·30

SOMMAIRE DU NOMBRE DE MILLES PAR DISTRICT

District Maritime	2,687·05	
District de Québec	2,341·28	
District d'Ontario	1,807·22	
District Central	3,181·33	
District des Prairies	3,416·39	
District de l'ouest	2,185·00	
District des Montagnes	1,089·08	
District du Pacifique	504·75	
Lignes électriques—Ontario	126·20	
		17,338·30
Nombre moyen de milles en exploitation durant l'année 1921.		
Chemins de fer Can. Nat. (Vapeur et électricité)		17,064·43
Chemin de fer Québec et Lac St-Jean (ligne affermée)		172·07
		17,236·50

SOMMAIRE

Nombre de milles mentionnés dans les rapports du trafic du C.N.R.	16,938·23
Nombre de milles du chemin de fer Québec et Lac St-Jean	172·07
Nombre de milles des chemins de fer électriques	126·20
Nombre total de milles en exploitation en 1921	17,236·50

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

RAPPORT DE M. W. A. KINGSLAND, GÉRANT GÉNÉRAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

COMPTE DE CAPITAL

Coût de la voie et de l'équipement au 31 décembre 1920	$ 142,672,840 23
Dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1921	2,479,224 15
Formant un coût total, au 31 décembre 1921	$145,152,064 38

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'année finissant le 31 décembre 1921, offrent la comparaison suivante:

Recettes brutes—compte de l'Intercolonial		$ 24,326,641 41
Recettes casuelles		279,245 78
		$24,605,887 19
Frais d'exploitation, voie ferrée de l'Intercolonial	$28,342,019 34	
Compte d'eau	7,875 99	
	$28,349,895 33	
Chemins de fer du N.-B. et de l'I. P.-E. (Intérêt)	3,540 00	
		$28,353,435 33
Différence entre les frais d'exploitation et les recettes brutes (déficit)		$3,747,548 14

RECETTES

Les recettes par train-mille offrent la comparaison suivante avec célles de l'année dernière:

Neuf mois terminés le 31 décembre 1920	$ 3 74
Année 1921	3 62

FRAIS D'EXPLOITATION

État comparatif des moyennes, à l'exclusion de celles des lignes d'eau, avec celles de l'exercice précédent:

Par mille, locomotives, neuf mois terminés le 31 décembre 1920	$ 3 25
Par mille, locomotives, année 1921	3 25
Par mille, trains, neuf mois terminés le 31 décembre 1920	4 22
Par mille, trains, année 1921	4 17

Le nombre des milles de chemin de fer pour l'année 1921, a été de 1,670·38 milles, y compris le chemin de fer Vale (5·95 milles), les chemins de fer du Nouveau-Brunswick, et de l'Ile du Prince-Edouard (36·05) milles, et le chemin de fer Intercolonial (105·74 milles).

NOTE.—Les recettes et les frais d'exploitation comprennent l'exploitation des tramwavs électriques pour les voyageurs sur une partie de la division de Campbellton.

MATÉRIEL

Valeur du matériel des chemins de fer du gouvernement canadien, y compris le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, reportée de l'année précédente	$ 9,760,011 34
Valeur du matériel acheté et porté aux comptes de ce ministère par d'autres ministères	30,909,947 00
Total de	$ 40,669,958 34
Valeur du matériel employé et vendu	31,389,729 94
Balance du matériel en magasin le 31 décembre 1921	$ 9,280,228 40

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

La longueur du chemin de fer en exploitation le 31 décembre 1921 était de 275·99 milles. L'écartement des rails est de 3 pieds 6 pouces. Sur une longueur de 60·98 milles on a posé un troisième rail d'écartement normal.

Le coût du chemin et du matériel au 31 décembre 1920 s'élevait à.......$	12,806,036 27
Les déboursés durant l'année terminée le 31 décembre 1921 ont été de..	30,086 29
Ce qui fait pour le coût total le 31 décembre 1921......................$	12,836,122 56
Recettes brutes..$	888,394 77
Frais d'exploitation...	1,514,808 99
Déficit..$	626,414 22

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

La longueur de ce chemin de fer, en exploitation le 31 décembre 1921, était de 35·05 milles.

Le coût de la voie ferrée et du matériel au 31 décembre 1920 s'élevait à..$	618,314 86
Les déboursés de l'année terminée le 31 décembre 1921 ont été de........	170,636 10
Ce qui fait pour le coût total le 31 décembre 1921......................$	788,950 96

On a payé une somme de $3,540 à titre d'intérêt.

Ce chemin de fer est compris dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK

La longueur de ce chemin de fer, en exploitation le 31 décembre 1921, était de 105·12 milles.

Le coût pour la voie ferrée et le matériel au 31 décembre 1920 était de..$	2,896,354 43
Les déboursés de l'année terminée le 31 décembre 1921 ont été de.......	39,709 86
Ce qui fait pour le coût total le 31 décembre 1921......................$	2,936,064 29

L'exploitation de cette ligne est comprise dans celle du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL

Cette ligne de chemin de fer va de Moncton à Winnipeg et elle a une longueur de 2,006·73 milles, ce qui comprend l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, de Fort-William à Superior-Junction.

Le coût du chemin de fer Transcontinental National au 31 décembre 1920 s'élevait à..$	167,812,567 55
Déboursés pour l'année terminée le 31 décembre 1921......................	596,451 03
Ce qui fait pour le coût total le 31 décembre 1921......................$	168,409,018 58

Les recettes brutes et les frais d'exploitation, au 31 décembre 1921, se comparent comme suit:

Recettes brutes	$	14,585,286 04
Frais d'exploitation (y compris $600,000 pour la location de l'embranchement du lac Supérieur)		15,697,234 75
Déficit	$	1,111/948 71

CHEMIN DE FER MONCTON ET BOUCTOUCHE

Ce chemin de fer va de Moncton à Bouctouche; sa longueur est de 29·93 milles.

Le coût de la voie et du matériel au 31 décembre 1920 a été de	$	149,615 75
Déboursés, année terminée le 31 décembre 1921		106,395 35
Ce qui donne un coût total le 31 décembre 1921	$	256,011 10
Recettes brutes	$	53,165 91
Frais d'exploitation		98,043 60
Déficit	$	44,877 69

CHEMIN DE FER SALISBURY ET ALBERT

Ce chemin de fer va de Salisburv à Albert; sa longueur est de 44·77 milles.

Le coût de la voie et du matériel au 31 décembre 1920, était de	$	215,385 10
Déboursés, année terminée le 31 décembre 1921		279,536 61
Ce qui donne un coût total le 31 décembre 1921	$	494,925 71
Recettes brutes	$	58,488 97
Frais d'exploitation	$	117,870 87
Déficit	$	59,381 90

CHEMIN DE FER ELGIN ET HAVELOCK

Ce chemin de fer qui va de Petitcodiac à Havelock et de Petitcodiac à Elgin a une longueur de 26·11 milles.

Le coût de la voie et du matériel, au 31 décembre 1920 était de	$	84,674 15
Les déboursés de l'année terminée le 31 décembre 1921, ont été de		52,414 27
Soit un coût total, au 31 décembre 1921, de	$	137,088 42
Recettes brutes	$	20,729 52
Frais d'exploitation		60,900 19
Déficit	$	40,170 67

CHEMIN DE FER SAINT-MARTINS

Ce chemin de fer qui va de Saint-Martins à Hampton a une longueur de 28·73 milles.

Le coût de la voie et du matériel, au 31 décembre 1920 était de	$	217,313 65
Les déboursés de l'année terminée le 31 décembre 1921 ont été de		70,527 82
Soit un coût total, au 31 décembre 1921, de	$	287,841 47
Recettes brutes	$	23,288 76
Frais d'exploitation		66,677 23
Déficit	$	43,388 17

NOTE.—Les recettes brutes et les frais d'exploitation comprennent un service de wagons-automobiles pour les voyageurs, de Cross-Creek à Stanley.

CHEMIN DE FER DE YORK ET CARLETON

Ce chemin de fer qui va de Cross-Creek à Stanley a une longueur de 5·46 milles.

Le coût de la voie et du matériel, au 31 décembre 1920 était de	$	22,047 85
Les déboursés de l'année terminée le 31 décembre 1921 ont été de		6,992 56
Soit un coût total, au 31 décembre 1921	$	29,040 41
Recettes brutes	$	7,957 07
Frais d'exploitation		24,429 02
Déficit	$	16,471 95

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET SAGUENAY

Ce chemin de fer qui va de Saint-Joachim à Murray-Bay a une longueur de 62·31 milles.

Le coût de la voie et du matériel, au 31 décembre 1920 était de	$	537,429 50
Les déboursés durant l'année terminée le 31 décembre 1921 ont été de		33,628 93
Ce qui fait pour le coût total au 31 décembre 1921	$	621,058 43
Recettes brutes	$	129,557 95
Frais d'exploitation	$	163,362 18
Déficit	$	33,804 23

CHEMIN DE FER DE CARAQUET ET RIVE DU GOLFE

Ce chemin de fer, qui va de Gloucester-Junction à Tracadie, et de Pokemouche-Junction à Shippegan, a une longueur de 80·01 milles.

Coût de la voie et du matériel, le 31 décembre 1920	$	79,600 00
Déboursés durant l'année terminée le 31 décembre 1921		433,352 84
Coût total, le 31 décembre 1921	$	512,952 84
Recettes brutes	$	99,170 02
Frais d'exploitation		262,111 41
Déficit	$	162,941 39

CHEMIN DE FER DE LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC

Ce chemin de fer, qui va de Lyster à Deschaillons, a une longueur de 29·5 milles.

Coût de la voie et du matériel, le 31 décembre 1920	$	9,840 00
Déboursés durant l'année terminée le 31 décembre 1921		333,748 77
Coût total, le 31 décembre 1921	$	343,588 77
Recettes brutes	$	14,591 41
Frais d'exploitation		41,240 69
Déficit	$	26,649 28

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON

Ce chemin de fer, qui va de Point-Tupper à St-Peters, a une longueur de 30·64 milles.

Coût de la voie et du matériel, le 31 décembre 1920	$	4,470 65
Déboursés pendant l'année terminée le 31 décembre 1921		100,000 00
Coût total, le 31 décembre 1921	$	104,470 65
Recettes brutes	$	24,853 93
Frais d'exploitation		50,092 07
Déficit	$	25,238 14

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

Ce chemin de fer a une longueur de 238·17 milles à partir de LePas, dont on exploite 214·0 milles.

Déboursés pour construction et améliorations pendant l'année terminée le 31 décembre 1921	$	61,030 48
Recettes brutes	$	29,475 26
Frais d'exploitation	$	101,396 34
Déficit	$	71,921 08

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC

Ce chemin de fer va de Centreville à Westfield-Beach et a un parcours de 158·11 milles, exclusivement du droit de passage de Westfield-Beach à Saint-Jean, une distance de 13·96 milles.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation, pour l'année terminée le 31 décembre 1921, se comparent comme suit:

Recettes brutes	$	247,098 56
Frais d'exploitation		438,445 07
Déficit	$	191,346 51
Outre cela, la somme (40 pour 100 des recettes brutes) imputé sur le compte de loyer, a été de		124,698 09
Déficit total	$	316,044 60

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Relevé des divers articles de matériel roulant portés au compte du matériel roulant pendant l'année terminée le 31 décembre 1921.

Locomotives		$	106,000 43
Wagons à marchandises (appareils de sûreté)			280 85
Voyageurs—			
Wagons-poste munis de charpentes inférieures en acier	$ 4,486 31		
Wagons-observatoires à compartiments (convertis)	6,283 81		
Wagons-lits et wagons-buffets (convertis)	6,428 40		
Fourgons à bagages et wagons-fumoirs (convertis)	7,998 68		
Wagon-buffet (converti)	491 05		
			25,688 25
Matériel de travail			49,792 13
Divers			1,076 06
		$	182,837 72

ACCIDENTS FATALS

Le nombre d'accidents fatals sur les chemins de fer du gouvernement canadien se chiffre à 31, sur lequel douze étaient des employés, deux passagers et dix-sept autres, la compagnie étant exonérée dans les vingt-huit cas.

W. A. KINGSLAND,

Gérant général.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

RAPPORT DU SERVICE DES TÉLÉGRAPHES

TABLEAU indiquant le nombre de milles de voie ferrée exploitée par les Chemins de fer du gouvernement canadien, au moyen du télégraphe, du téléphone, et des deux, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1921.

Chemins de fer	Télégraphe	Téléphone	Télégraphe et téléphone	Milles, poteaux	Milles, fils
Transcontinental National	1,559·98	423·84	6·50	1,989·32	6,519·00
Intercolonial	852·43	490·99	....	212·35	5,104·32
Ile du Prince-Edouard	229·08	47·70	....	57·55	103·96
Chemin de fer international du Nouveau-Brunswick	....	....	105·73	105·73	211·46
Salisbury et Albert	44·77	....	....	44·77	44·77
St-Jean et Québec	....	157·86	....	157·86	315·72
Moncton-Buctouche	....	....	....	....	....
Elgin et Havelock	....	....	....	....	....
York et Carleton	....	....	....	....	....
Cap Breton	....	31·00	....	31·00	31·00
Lotbinière et Mégantic	....	30·00	....	30·00	30·00
Québec et Saguenay	....	....	67·4	....	151·6
Caraquet et rive du Golfe	....	....	73·16	12·00	73·16
Canada Eastern	109·75	....	....	....	109·75
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	332·00	....	....	332·00	664·00
Dartmouth et Deans	....	66·16	....	66·16	66·16

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

RELEVÉ DES RECETTES, DÉBOURSÉS ET DÉFICITS POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

Frais d'exploitation—		
Entretien de la voie et des constructions	$ 10,393,395 17	
Entretien du matériel	10,032,801 58	
Dépenses du trafic	721,060 91	
Transport—par voie ferrée	24,224,332 37	
Transport—par eau	7,875 99	
Opérations diverses	660,304 20	
Dépenses générales	511,831 95	
Total des frais d'exploitation		46,551,602 67
Recettes d'exploitation—		
Marchandises	$ 29,140,446 61	
Voyageurs	7,597,928 20	
Poste et messageries	2,250,610 07	
Diverses	1,051,507 82	
Casuelles	909,421 40	
Facilités communes	14,389 82	
Total des recettes d'exploitation		40,964,303 92
Déficit net d'exploitation		$ 5,587,298 75
Sommes débitées au compte du revenu—		
Impôts accumulés des chemins de fer	$ 35,743 87	
Loyer des lignes affermées	604,740 00	
Loyers des facilités communes	240,325 71	
		880,809 58
		$ 6,468,108 33
Sommes créditées au compte du revenu—		
Loyer de matériel	$ 381,031 28	
Revenu—Loyer de voies ferrées	28,125 00	
Diverses	48,196 18	
		457,352 46
Déficit net		$ 6,010,755 87

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DE CAPITAL, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

Chemin de fer Intercolonial—		
Coût du chemin de fer Intercolonial au 31 décembre 1920	$ 142,672,840 23	
Construction et améliorations	2,479,224 15	
		$ 145,152,064 38
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 12,806,036 27	
Constructions et amélioration	30,086 29	
		12,836,122 56
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 618,314 86	
Construction et améliorations	170,636 10	
		788,950 96
Chemin de fer International—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 2,896,354 43	
Construction et améliorations	39,709 86	
		2,936,064 29
Chemin de fer Transcontinental national—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 167,812,567 55	
Construction et améliorations	596,451 03	
		168,409,018 58
Chemin de fer Moncton et Bouctouche—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 149,615 75	
Construction et améliorations	106,395 35	
		256,011 10
Chemin de fer Salisbury et Albert—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 215,389 10	
Construction et améliorations	132,360 69	
Compte du prix d'achat	147,175 92	
		494,925 71
Chemin de fer St-Martin's—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 217,313 65	
Construction et améliorations	56,053 28	
Compte du prix d'achat	14,474 54	
		287,841 47
Chemin de fer Elgin et Havelock—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 84,674 15	
Construction et améliorations	16,345 88	
Compte du prix d'achat	36,068 39	
		137,088 42
Chemin de fer York et Carleton—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 22,047 85	
Construction et améliorations	236 30	
Compte du prix d'achat	6,756 26	
		29,040 41
Chemin de fer Québec et Saguenay—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 587,429 50	
Construction et améliorations	33,628 93	
		621,058 43
Chemin de fer Caraquet et rive du golfe—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 79,600 00	
Construction et améliorations	287,282 77	
Compte du prix d'achat	146,070 07	
		512,952 84
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1920	$ 9,840 00	
Construction et améliorations	9,894 09	
Compte du prix d'achat	323,854 68	
		343,588 77
Chemin de fer du Cap Breton—		
Construction et améliorations	$ 4,470 65	
Compte du prix d'achat	100,000 00	
		104,470 65

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN—*Fin*

COMPTE DE CAPITAL, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921—*Fin*

Chemin de fer de la Baie d'Hudson—			
Construction et améliorations		$ 61,030 48	
			61,030 48
Chemins de fer du Gouvernement canadien—			
Matériel roulant au 31 décembre 1920		$ 39,542,544 52	
Déboursés		182,837 72	
			39,725,382 24
Compte d'emprunts pour rails		$ 127,326 51	
Compte temporaire de subventions aux embranchements		57,691 21	
Compte temporaire de capital—Chemin de fer Vale		49,234 31	
Compte temporaire du capital—Divers		37,693 62	
Compte temporaire de capital—Chemin de fer de la Baie d'Hudson		870 72	
Embranchements achetés—Solde du compte d'achat—			
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	$ 70,000 00		
Chemin de fer Caraquet et rive du golfe	50,000 00		
			120,000 00
			$ 392,816 37
DÉDUCTIONS—			
Compte de capital—Rails d'outre-mer	$ 682,039 93		
Compte de capital—Chemin de fer Moncton et Bouctouche	5,713 40		
		687,753 33	
			294,936 96
			372,400,674 33

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

SOMMAIRE DES RECETTES ET DÉBOURSÉS, EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1921

—	Recettes	Déboursés	Déficit	Surplus
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	24,605,887 19	28,353,435 33	3,747,548 14	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	888,394 77	1,514,808 99	626,414 22	
Chemin de fer Transcontinental—Lignes de l'Est	6,851,460 88	8,835,022 60	1,983,561 72	
Chemin de fer Transcontinental—Lignes de l'Ouest	7,733,825 16	6,862,212 15		871,613 01
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	53,165 91	98,043 60	44,877 69	
Chemin de fer Elgin et Havelock	20,729 52	60,900 19	40,170 67	
Chemin de fer St-Martin's	23,288 76	66,677 23	43,388 47	
Chemin de fer York et Carleton	7,957 07	24,429 02	16,471 95	
Chemin de fer Salisbury et Albert	58,488 97	117,870 87	59,381 90	
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	14,591 41	41,240 69	26,649 28	
Chemin de fer Caraquet et Gulf Shore	99,170 02	262,111 41	162,941 39	
Chemin de fer Cap-Breton	24,853 93	50,092 07	25,238 14	
Chemin de fer Québec et Saguenay	129,557 95	163,362 18	33,804 23	
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	29,475 26	101,396 34	71,921 08	
	40,540,846 80	46,551,602 67	6,882,368 88	871,613 01

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DU REVENU, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

Frais d'exploitation		Recettes	
Entretien de la voie et des édifices	$10,393,395 17	Transports des marchandises	$29,457,372 27
Entretien du matériel	10,032,801 58	Transport des voyageurs	8,971,051 13
Dépenses du trafic	721,060 91	Poste, messageries, etc	2,336,132 12
Transport, voie ferrée	24,224,332 87		
Transport, par eau	7,875 99	MOINS—	40,764,555 5
Opérations diverses	660,304 20	Loyers .... $ 604,740 00	
Dépenses générales	511,831 95	Loyer de matériel, Dt. 381,031 28	
			223,708 72
			$40,540,846 80
		Solde	6,010,755 87
	$46,551,602 67		$46,551,602 67

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

(Y COMPRIS LE CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC)

BILAN GÉNÉRAL, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

DÉBIT		CRÉDIT	
Compte de capital, voie et matériel	$372,400,674 33	Avances pour voie et matériel	$369,408,222 51
Receveur général—caisse de prévoyance	610,546 88	Avance pour matériel et comptes ouverts	20,466,498 55
Matériel général	9,280,228 40	Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard	610,546 88
Compte indéterminé des pertes et dommages subis sur marchandises—est	34,154 48	Dominion du Canada—Avances pour déficit d'exploitation	6,326,800 47
Compte indéterminé des pertes et dommages subis sur marchandises—ouest	3,137 49	Marchandises en transit	145,875 48
Espèces en transit	634,140 83	Récépissés	9,707,832 77
Chefs de gare	571,659 13	Renouvellement de matériel	1,147,307 54
Compte indéterminé de l'emprunt de la Victoire	23,352 96	Compte de renouvellement, incendie	67,962 41
Compte de compensation, wagons-buffets et wagons-lits	70,860 15	Compte de renouvellement, rails	52,411 38
Débits et crédits non-déterminés—		Caisse des apprentis	1,071 18
Frais d'exploitation...$ 766,911 84		Impôt du gouvernement sur les ventes	6,257 32
Capital 6,428 40		Comptes indéterminés, I. & C.	2,229,557 96
	773,340 24	Compte d'achat des embranchements	120,000 00
Compte du revenu—déficit de l'année	6,326,880 47	Compte indéterminé du matériel	40,797 80
Receveur général—déficit de l'année 1921, non payé	1,359,415 58	Réserve pour dettes mauvaises ou douteuses	100,000 00
Réserve indéterminée de débits et crédits pour mauvaises dettes	100,000 00	Chemin de fer Saint-Jean et Québec	25,564 51
Compte indéterminé de matériel	112,427 62	Compte de surcharge—Marchandises	140,176 96
Banque de Montréal, compte général	1,447,460 08	Compte de surcharge—Voyageurs	6,175 89
Banque de Montréal, compte spécial	4,657,873 17	Loyer indéterminé du Grand-Tronc-Pacifique	100,000 00
Grand livre—particuliers et compagnies	12,062,365 64	Déboursés des vérificateurs—indéterminé	84,775 28
Grand livre, service des wagons	405,358 62	Grand livre du trafic	158,157 95
Grand livre—loyers	19,825 91	Compte indéterminé des vérificateurs	28,113 27
Avances	80,484 13		
	$410,974,106 11		$410,974,106 11

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

(Y COMPRIS LE CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC)

COMPTE GÉNÉRAL DU MATÉRIEL—EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Débit			Crédit		
Solde au 31 déc. 1920		$ 9,760,011 34	Emissions au cours de l'exercice clos le 31 déc. 1921	$23,121,811 98	
Achats durant l'exercice clos le 31 déc. 1921	$23,925,559 76		Ventes de matériel, de combustible, etc.	7,910,929 31	
Débité des autres ministères	6,415,260 48		Vente de vieux matériel	356,988 65	
Main-d'œuvre	326,881 92				$31,389,729 94
Bordereaux de paie du personnel	242,244 84		Solde—		
		$30,909,947 00	Matériel ordinaire, y compris le combustible	$ 6,302,912 80	
			Matériel pour la voie et les ponts	2,977,315 60	
					9,280,228 40
		$40,669,958 34			$40,669,958 34

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

TABLEAU DES ESPÈCES REÇUES—EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Débit		Crédit	
Solde en mains le 1er janvier 1921	$ 02	Montants déposés à la banque de Montréal, Moncton, pendant l'année terminée le 31 déc. 1921—	
Montants reçus durant l'exercice crédités comme suit:		Compte général	$55,073,159 70
Chefs de gare	39,143,721 09	Compte spécial	12,674,022 74
Grand livre du trafic	9,889,087 15	Somme portée au compte des recettes diverses, afin de solder la différence du compte	02
Grand livre du service des wagons	820,384 86		
Grand livre des particuliers et des compagnies	11,779,096 91		
Grand livre des loyers	103,522 11		
Grand livre général	6,011,360 32		
	$67,747,182 46		$67,747,182 46

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DU RENOUVELLEMENT DES RAILS—EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Le 1er janvier 1921, il y avait au crédit du compte des renouvellement des rails un solde de	$ 52,411 38
Au cours de l'exercice rien n'a été prélevé à même ce compte.	
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement des rails le 31 décembre 1921 de	$ 52,411 38

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DE RENOUVELLEMENT DES POLICES CONTRE L'INCENDIE—EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Le 1er janvier 1921, il y avait au crédit du compte du renouvellement des polices contre l'incendie un solde de	$ 86,700 71
Auquel on a ajouté durant l'année, pour un surplus de l'année précédente, la somme de	2,963 94
	$ 89,664 65
On a prélevé à même ce compte durant l'exercice un montant de	21,702 24
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement des polices contre l'incendie le 31 décembre 1921 de	$ 67,962 41

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DE RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL—EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

	Dt.	Av.
Il y avait un solde créditeur le 1er janvier 1921, au compte du renouvellement du matériel de		$ 1,052,421 29
Espèces reçues de la vente du vieux matériel roulant		97,207 93
		$ 1,149,629 22
Il a été débité à ce compte pour réparations et changements—matériel roulant—		
Changement de vingt wagons-hôpital en fourgons à bagages et en wagons-fumoirs	$ 2,321 68	
		2,321 68
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement du matériel, le 31 décembre 1921 de		$1,147,307 54

CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

COMPTE DE LA LOCATION POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Débit			Crédit		
1921 31 déc.	Intérêt du 1er déc. 1920 au 1er déc. 1921	$ 3,540 00	1921 31 déc.	Dominion du Canada	$ 3,540 00

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL

COMPTE DE LOCATION POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Débit			Crédit		
1921 31 déc.	Montant payé au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique pour la location de l'embranchement du lac Supérieur, du 1er janvier au 31 déc. 1921, à $50,000 par mois	$ 600,000 00	1921 31 déc.	Dominion du Canada	$ 600,000 00
		$ 600,000 00			$ 600,000 00

CHEMIN DE FER VALE

COMPTE DE LOCATION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

Débit			Crédit		
1921			1921		
31 déc.	Somme payée à la compagnie Acadia Coal, pour la location du chemin de fer Vale, durant l'année terminée le 31 déc. 1921	$ 1,200 00	31 déc.	Dominion du Canada	$ 1,200 00
		$ 1,200 00			$ 1,200 00

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC

RECETTES, DÉBOURSÉS ET DÉFICIT POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

Frais d'exploitation—		
Entretien de la voie et des édifices	$ 224,772 53	
Entretien du matériel	37,524 92	
Dépenses du trafic	2,859 35	
Transport par voie ferrée	169,037 25	
Dépenses générales	4,251 02	
Total, frais d'exploitation		$ 438,445 07
Recettes d'exploitation—		
Marchandises	$ 205,459 60	
Voyageurs	90,144 02	
Poste et messageries	11,073 76	
Diverses	1,202 25	
Casuelles	3,131 29	
Total, recettes d'exploitation		311,010 92
Déficit net d'exploitation		$ 127,434 15
Sommes imputables sur le revenu—		
Loyers	$ 124,698 09	
Location de matériel	64,518 83	
	$ 180,216 96	
Crédits divers	606 47	
		188,610 45
Déficit net		$ 316,044 60

CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC

BILAN GÉNÉRAL POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Dépenses		Recettes	
Entretien de la voie et des constructions	$ 224,772 53	Fret	$ 207,232 57
Entretien du matériel	37,524 92	Voyageurs	91,274 98
Trafic	2,859 35	Postes, messageries, etc	13,109 84
Transport par voie ferrée	169,037 25		$ 311,617 39
Dépenses générales	4,251 02	Moins—	
		Location du matériel	64,518 83
	$ 438,445 07		$ 247,098 56
Location	124,698 09	Solde	316,044 60
	$ 563,143 16		$ 563,143 16

CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC

ÉTAT DES ESPÈCES REÇUES, POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1921

Débit		Crédit	
Solde en main le 1er janvier 1921	Aucun	Montants déposés à la banque de Montréal, à Moncton, pendant l'année terminée le 31 déc. 1921—	
Chefs de gare	$ 323,122 80	Compte général	$ 521,032 36
Grand livre du trafic	31,709 55	Compte spécial	554 96
Grand livre du I. & C.	17,025 46		
Grand livre des locations	393 42		
Grand livre des dépenses générales	140,336 09		
	$ 521,587 32		$ 521,587 32

CHEMINS DE FER

MOYENNES pour les neuf mois

		Chemin de fer Intercolonial	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer Trans-continental National	Chemin de fer de Moncton et Bouctouche	Chemin de fer Elgin et Havelock	Chemin de fer Hampton et St. M.
1	Longueur exploitée..................	1,670.38	275.99	2,006.73	29.93	26.11	28.73
2	Milles par locomotives....	8,690,084	435,054	4,329,553	21,064	18,059	19,162
3	Milles par trains, total..............	6,794,045	343,199	3,744,231	20,096	16,927	18,195
4	Milles par wagons, total.............	109,885,094	2,512,378	105,494,587	126,559	52,502	60,178
	Recettes—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
5	Transport par voie ferrée...........	24,326,641 41	888,394 77	14,585,286 04	53,165 91	20,729 52	23,288 76
6	" " d'eau..........	....	....	....	....	....	....
7	Recettes casuelles................	279,245 78	....	....	....	....	....
	Total......................	24,605,887 19	888,394 77	14,585,286 04	53,165 91	20,729 52	23,288 76
	Frais d'exploitation—						
8	Par voie ferrée.....................	28,345,559 34	1,514,808 99	15,697,234 75	98,043 60	60,900 19	66,677 23
9	Par eau..............................	7,875 99	....	....	....	....	....
	Total......................	28,353,435 33	1,514,808 99	15,697,234 75	98,043 60	60,900 19	66,677 23
	Quartum des recettes aux recettes brutes						
10	Recettes. prov. du trans. par voie ferrée..........................	p.c. 98.87	p.c. 100.00	p.c. 100.00	p.c. 100.00	p.c. 100.00	p.c. 100.00
11	Recettes prov. du trans.—par eau.	....	....	....	....	....	....
12	Recettes prov. frais accessoires...	1.13	....	....	....	....	....
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
13	Recettes par mille de voie ferrée..	14,730 71	3,218 94	7,268 19	1,776 34	793 93	810 61
14	" locomot. mille.	2 83	2 04	3 37	2 52	1 15	1 22
15	" train—mille..	3 68	2 59	3 90	2 65	1 22	1 28
16	" wagon—mille	22.39	35.36	13.83	42.01	39.49	38.70
	Rap. des dép. aux recettes brutes—	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
17	Par voie ferrée.....................	115.20	170.51	107.62	184.41	293.78	286.31
18	Par eau.........................	....	....	....	....	....	....
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
19	Dépenses par trains—mille.........	4 17	4 41	4 19	4 88	3 60	3 66
20	Dépenses par mille exploité.........	16,969 53	5,488 64	7,822 29	3,275 76	2,332 45	2,320 82
21	Réparations des locomotives........	2,234,966 38	72,849 91	1,252,724 21	3,360 43	2,882 85	3,021 60
22	" wagons à marchan.	1,688,895 39	28,965 53	1,782,472 34	1,522 40	618 17	797 09
23	" voit. pour voyag....	1,211,292 21	49,622 17	503,670 83	2,359 24	882 72	952 34
24	Frais de rép. par locomotives.......	5,590 84	3,469 04	6,140 80	1,680 21	2,882 85	1,510 80
25	" wagons à march...	139 78	46 49	141 72	152 24	61 82	99 64
26	" voit. pour voyag...	2,121 61	1,102 71	3,730 17	1,179 62	441 36	952 34

Le total des milles parcourus par les trains et les wagons du chemin de fer Intercolonial comprend 17·986 milles pour tramways électriques dans chacun de ces cas.

Les milles parcourus par les trains et les wagons du chemin de fer York & Carleton comprend 2·789 milles pour automobile dans chacun de ces cas.

Le parcours des trains et des wagons des chemins de fer de l'Etat comprend 20·775 milles pour tramways électriques et automobiles dans chacun de ces cas.

Les frais d'exploitation comprennent 40 p. 100 des recettes brutes payées à la compagnie du chemin de fer de St-Jean et Québec.

DU GOUVERNEMENT CANADIEN

terminés le 31 décembre 1921

Chemin de fer York et Carleton	Chemin de fer Salisbury et Albert	Chemin de fer Québec et Saguenay	Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	Chemin de fer Cara. et Rive du Golfe	Chemin de fer Cap-Breton	Chemin de fer de la Baie d'Hudson	Chemin de fer gouvernement canadien	Chemin de fer St-Jean et Québec	
5.46	44.77	92.71	29.59	80.01	30.64	238.17	4,559.22	172.07	1
5,831	34,380	49,156	10,480	65,236	23,300	9,419	13,710,778	174,768	2
7,223	33,279	47,655	10,022	60,681	19,282	9,419	11,124,254	165,668	3
12,886	182,074	331,698	47,188	387,231	58,119	105,411	219,255,905	964,460	4
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
7,957 07	58,488 97	129,557 95	14,591 41	99,170 02	24,853 93	29,475 26	40,261,601 02	247,098 56	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
....	....	....	....	....	....	....	279,245 78	....	7
7,957 07	58,488 97	129,557 95	14,591 41	99,170 02	24,853 93	29,475 26	40,540,846 80	247,098 56	
24,429 02	117,870 87	163,362 18	41,240 69	262,111 41	50,092 07	101,396 34	46,543,726 68	563,143 16	8
....	....	....	....	....	....	....	7,875 99	....	9
24,429 02	117,870 87	163,362 18	41,240 69	262,111 41	50,092 07	101,396 34	46,551,602 67	563,143 16	
p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	
100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.31	100.00	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	11
....	....	....	....	....	....	....	0.69	....	12
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1,457 34	1,306 43	1,397 45	493 12	1,239 47	811 16	123 76	8,892 06	1,436 03	13
1 36	1 70	2 64	1 39	1 52	1 07	3 13	2 96	1 41	14
1 10	1 76	2 72	1 45	1 63	1 29	3 13	3 64	1 49	15
61 75	32 12	39 06	30 92	25 61	42 76	27 96	18 49	25 62	16
p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	
307 01	201 55	126 28	282 64	264 30	201 55	344 00	114 81	227 90	17
....	....	....	....	....	....	....	....	....	18
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
3 88	3 54	3 43	4 12	4 32	2 60	10 77	4 18	2 65	19
4,474 18	2,632 81	1,762 08	1,393 74	3,275 98	16,348 86	425 73	10,208 70	3,272 76	20
950 13	5,537 79	8,312 64	1,667 38	11,620 61	3,637 84	581 75	3,602,113 52	34,917 71	21
72 42	2,354 59	3,650 79	395 96	5,264 36	459 38	458 69	3,515,927 11	40 80	22
238 89	2,926 31	6,834 70	1,339 61	5,704 06	1,904 23	....	1,787,727 31	2,266 41	23
950 13	1,845 93	2,078 16	1,667 38	2,905 15	3,637 84	No return	5,540 82	†	24
10 35	35 68	146 03	39 60	75 21	30 62	"	136 76	†	25
238 89	1,463 15	976 39	669 80	1,901 35	317 37	"	2,297 85	†	26

†Compris dans le chemin de fer Intercolonial.

CHEMINS DE FER DU

SOMMAIRE du mouvement des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer

19

	——	Chemin de fer Intercolonial	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer Trans-continental	Chemin de fer de Moncton et Bouctouche	Chemin de fer de Salisbury et Albert	Chemin de fer Elgin et Havelock
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Voyageurs	6,194,635 67	236,506 63	2,390,021 85	18,649 71	10,435 00	5,045 49
2	Marchandises	16,084,020 52	555,955 10	12,519,889 65	31,551 03	45,309 24	14,158 50
3	Postes et messageries	1,870,646 05	84,820 88	265,163 76	3,848 69	6,918 60	2,435 53
4	Divers	182,079 17	20,367 45	66,588 18	48 00	167 50	10 00
5	Facilité mixte n° 151	....	....	14,388 32	....	....	....
	Total	24,331,381 41	897,650 06	15,266,051 76	54,097 43	62,830 34	21,649 52
6	Compte du revenu, location (div.)	33,547 53	1,268 23	12,891 12	90 48	302 63	....
7	" " fac. mixte	63,801 78	....	179,307 93	....	....	....
8	" " taxes	9,619 89	....	26,115 79	....	....	....
9	" " lignes affermées	4,740 00	....	600,000 00	....	....	....
10	Recettes prov. de la location des voies	28,125 00	....	....	....	....	....
	Total	24,314,892 27	898,918 29	14,463,519 16	54,187 91	63,132 97	21,649 52
11	Location de matériel	290,994 92	10,523 52	121,766 88	1,022 00	4,644 00	920 00
12	Revenu net	24,605,887 19	888,394 77	14,585,286 04	53,165 91	58,488 97	20,729 52
	Voyageurs						
	Mouvement local—						
13	Nombre de voyageurs	4,199,483	298,355	1,272,983	29,101	13,012	14,746
14	Milles parcourus	152,747,094	7,054,846	36,243,181	636,787	310,834	161,416
	Mouvement direct—						
15	Nombre des voyageurs	265,994	35,468	124,466	7	61	2
16	Milles parcourus	58,264,143	1,699,316	38,251,558	230	1,605	26
17	Total des voyageurs	4,465,477	333,823	1,397,449	29,108	13,073	14,748
18	Parcours total	211,011,237	8,754,162	74,494,739	637,017	312,439	161,442
	Marchandises						
	Mouvement local—						
19	Tonnes	2,025,784	64,587	589,603	13,511	31,174	11,192
20	Parcours	319,638,233	2,610,230	148,378,139	299,468	704,528	116,047
	Mouvement direct—						
21	Tonnes	2,996,787	135,492	3,994,864	4,109	14,927	1,618
22	Parcours	904,854,618	7,546,592	1,316,345,538	125,086	391,434	21,612
23	Total, tonnes	5,022,571	200,079	4,584,467	17,620	46,101	12,810
24	Total, parcours	1,224,492,851	10,156,822	1,464,723,677	424,554	1,095,962	137,659

GOUVERNEMENT CANADIEN

l'Etat et le chemin de fer St-Jean et Québec, pour l'année finissant le 31 décembre 21

Chemin de fer St. Martins	Chemin de fer York et Carleton	Chemin de fer Cap Breton	Chemin de fer C. & G. S.	Chemin de fer Q. & S.	Chemin de fer L. & M.	Chemin de fer de la Baie d'Hudson	Chemin de fer de l'Etat	Chemin de fer St-Jean et Québec	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
5,627 10	2,185 59	7,697 62	25,979 49	66,402 73	3,467 80	4,396 45	8,971,051 13	91,274 98	1
16,976 94	5,914 87	15,614 84	77,090 37	55,629 22	11,699 16	23,562 83	29,457,372 27	207,232 57	2
2,017 59	297 61	2,255 47	4,341 49	7,362 18	250 24	251 98	2,250,610 07	11,073 76	3
12 78	20 00	....	195 54	105 07	50 00	1,264 00	270,882 13	1,429 61	4
....	....	....	....	....	....	....	14,388 32	....	5
24,608 85	8,418 07	25,567 93	107,606 89	129,499 20	15,467 20	29,475 26	40,964,303 92	311,010 92	
18 91	....	4 00	77 13	46 25	50 40	....	48,196 18	606 47	6
....	....	....	....	2,784 00	....	....	240,325 71	....	7
....	....	....	....	....	8 19	....	35,743 87	....	8
....	....	....	....	....	....	....	604,740 00	....	9
....	....	....	....	....	....	....	28,125 00	....	10
24,627 76	8,418 07	25,653 93	107,684 02	132,236 95	15,509 41	29,475 26	40,159,815 52	311,617 39	
1,339 00	461 00	710 00	8,514 00	2,679 00	918 00	....	381,031 28	64,518 83	11
23,288 76	7,957 07	24,853 93	99,170 02	129,557 95	14,591 41	29,475 26	40,540,846 80	247,098 56	12
10,815	9,052	9,933	16,940	17,826	7,126	1,016	5,900,388	81,673	13
177,245	52,274	205,149	666,304	330,888	95,827	82,514	198,764,359	2,776,076	14
1	45	454	74	34,953	246	....	461,771	1,403	15
30	270	13,669	4,816	1,640,261	5,019	....	99,880,943	104,288	16
10,816	9,097	10,387	17,014	52,779	7,372	1,016	6,362,159	83,076	17
177,275	52,544	218,818	671,120	1,971,149	100,846	82,514	298,645,302	2,880,364	18
15,445	3,285	10,214	29,506	2,985	5,502	1,532	2,804,320	32,108	19
218,967	19,355	240,090	1,433,567	58,801	71,496	121,545	473,910,466	1,541,467	20
1,103	3,247	1,569	18,088	38,025	3,823	....	7,213,652	92,084	21
29,679	18,871	47,934	1,163,346	1,774,502	44,588	....	2,232,363,800	4,674,263	22
16,548	6,532	11,783	47,594	41,010	9,325	1,532	10,017,972	124,192	23
248,646	38,226	288,024	2,596,913	1,833,303	116,084	121,545	2,706,274,266	6,215,730	24

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR DES COMPTES DE MAGASINS ET DE LA MÉCANIQUE

Locomotives—Achats effectués à même le compte du capital	Aucun
Voitures à voyageurs—Achats effectués à même le compte du capital	Aucun
Wagons à marchandises—Achats effectués à même le compte du capital	Aucun
Matériel de construction—Achats effectués à même le compte du capital	Aucun

RELEVÉ GÉNÉRAL DES TRAVAUX EFFECTUÉS DANS LES ATELIERS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, DU 1er JANVIER 1921 AU 31 DÉCEMBRE 1921

Locomotives:	
Locomotives reconstruites	40
" réparées	492
" converties pour surchauffage	21
" munies de phares électriques, dernier type	33
" munies de levier de changement de marche	8
" munies de tubes arqués en brique	111
" munies d'appareils pour pousser le charbon	11
" munies de pompes Cross à action combinée de $8\frac{1}{2}''$	15
" munies de soutes à charbon	27
" munies de portes de foyer, à prise d'air	7
" munies de coins de boîtes à graisse	6
" munies de grilles à jette-feu en mécanique	3
" munies de charnières d'extrémité ant. Okadee	14
" munies de mains courantes	45
" et tenders peinturés	188
" chaudières de, éprouvées	66
" foyers de, réparés	6
Tenders, citernes de, tenders, cadres de, reconstruits en grande partie	6
Réparations du matériel de construction:	
Appareils de creusage	12
Pelles à vapeur	19
Déchargement Ledgerwood	6
Wagons-épandeurs	9
Moutons	7
Machines à forer les puits	2
Chargeurs de rails	7
Charrues à ballast	[illegible]
Bétonnières	1
Parc—grues à charbon et de déblai	33
Machines de levage	5
Epandeurs Jordan	3
Charrues à neige	1
Compresseur à gaz	1
Machines verticales à grande vitesse	2
Wagons—	
Construits	Aucun
Achetés	Aucun
Wagons remodelés—	
Wagons de seconde, en wagons auxiliaires	1
Wagons fermés en wagons à bois de pulpe	76
Wagons-lits en wagons à compartiment et d'observation	1
Wagons fermés en flangers	5
Wagons plates-formes en flangers	10
Wagons plates-formes en wagons pour la réparation des voies	1
Wagons réparés—	
Voitures pour voyageurs—lourdes	659
Voitures pour voyageurs—légères	491
Wagons à marchandises et wagons-outils	13,896
Wagons munis d'appareils de sûreté	268
Wagons munis de tiges d'attelage en acier	1,077
" toits Winslow	32
" toits d'acier Hutchins	39
" toits métalliques intérieurs	90
Voitures pour voyageurs munis de cadres d'acier inf.—Ind	2
" " " Poste	1
" " " Voyageurs	7
Voitures munies de tiges d'attelage Economy	573
" " Universal	155
" " courtes (Man. Steel Fdy.)	84

RAPPORT DE L'APURATEUR DES COMPTES DE MAGASINS ET DE LA MÉCANIQUE—*Fin*

Installation de nouvelles machines dans les usines—

Moncton	1 presse de 600 tonnes pour roues motrices. 1 machine à faire des moulures en bois, modèle Split. 1 grue ambulante aérienne de 10 tonnes. 1 machine à souder les tuyaux Southwark, pour la soudure des tubes de surchauffeurs. 1 fleuret de 96 pouces pour le forage des bandages. 1 scie et machine Ryerson pour dilater à chaud les tubes. 1 tour de 42 pouces pour les roues de voitures. 1 tour de 80 pouces pour les roues motrices.
St-Malo	6 grues Jib. 1 machine à recuire et à souder. 1 machine à souder Tip-it. 6 nouveaux moteurs électriques.
Transcona	1 foret léger de 20 pouces. 1 fleuret réglementaire pour cylindres. 1 fendoir pour le bois. 1 machine enrouleuse. 3 fourneaux pour faire rougir les rivets. 1 générateur d'acétylène, lourd.

Partout on a réparé et conservé en bon état de fonctionnement, les machines des usines, et les outils.

Des wagons de tous genres ont été tenus en état convenable pour le trafic et ils ont été peinturés et réparés au besoin.

On a tenu les appareils de sûreté en bon état et on en a installé de nouveaux lorsque le besoin s'en est fait sentir.

L'usine de réfection a été ouverte à Moncton en juillet 1920; et on a restauré une grande quantité de matériaux dont on a pu se servir par la suite.

W. C. ROBERTS,
Vérificateur des comptes de magasins et de la mécanique.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CHEMINS DE FER—LIGNES DE L'EST ET OUEST

ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne du 31 déc. 1920 et le 31 déc. 1921

	Voitures à voyageurs															Wagons à marchandises															
	Locomotives	Wagons-lits	Wagons-salons	Wagons-restaurants	Wagons à colons	A voyageurs 1re classe	A voyageurs 2e classe	Wagons-poste	Wagons à bagages	Wagons-hôpitaux	Wagons ateliers ophtalmiques	Wagons couverts à bagages	Wag. d'inspec. frein à air.	Wagons automobiles à vapeur	Total des voit. à voyageurs	Wagons fermés	Wagons-glacières	Wagons-plates-formes	Wagons-réservoirs à l'huile	Wagons à goudron	Wagons à clapets	Wagons-gondoles	Wagons à houille (20 tonnes)	(Hart-Otis)	Wagons à bestiaux	Wagons-basculés convertib.	Wagons à bois de pulpe	Wagons-citernes	Syst. de chauffage Eastman	Fourgons de queue	Total des wagons à marchandises
Disponibles, en état de service et en répar., le 31 déc. 1920.	756	77	30	21	63	176	108	44	121	2	1	25	1	0	669	16,308	381	2,312	60	20	102	381	6	923	1,238	1,118	1,035	4	199	388	24,475
A remplacer le 31 déc. 1920..	11	2	....	....	....	2	5	2	5	....	....	1	....	1	18	207	24	1,473	2	....	651	256	368	1	23	9	27	....	1	26	3,068
Total du matériel, 31 déc. 1920.	768	79	30	21	63	178	113	46	126	2	1	26	1	1	687	16,515	405	3,785	62	20	753	637	374	924	1,261	1,127	1,062	4	200	414	27,543
Convertis sur le compte du capital—2 wag. d'officiers en wag. à bag. et fumoir, 1 wag.-lit en wagon d'observation, 1 wag. de touristes en wag. à bagag., fumoir, 1 wag. de 1ère classe en wag. dynamomètre, 5 fourg. à marchand. en flangers.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Convertis dans les usines—76 wagons fermés en w. à pulpe, 10 wag. plates-formes en	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	76
flangers, 1 w. pl.-forme en w. de répar.	....	....	....	....	*1*	*1*	....	....	3	....	....	....	....	....	*2*	*81*	....	*11*	....	....	....	....	....	....	....	....	76	....	....	....	*92*
Total du matériel au 31 déc. 1921	768	79	30	21	62	177	113	46	129	2	1	26	1	1	688	16,434	405	3,774	62	20	753	637	374	924	1,261	1,127	1,138	4	200	414	27,527
A remplacer, 31 déc. 1920 comme ci-dessus	11	2	....	....	....	2	5	2	5	....	....	1	....	1	18	207	24	1,473	2	....	651	256	368	1	23	9	27	....	1	26	3,068
Condamnés, exercise finissant le 31 déc. 1921	3	....	....	....	....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	3	87	5	40	....	....	....	79	....	....	10	4	10	....	1	6	242
Total des w. condam. et détr. au 31 décembre 1921	14	2	....	....	....	2	6	2	7	....	....	1	....	1	21	294	29	1,513	2	....	651	335	368	1	33	13	37	....	2	32	3,310
Remplacés lors du renouvellement du matériel																															
Total à remplacer le 31 déc. 1921	14	2	....	....	....	2	6	2	7	....	....	1	....	1	21	294	29	1,513	2	....	651	335	368	1	33	13	37	....	2	32	3,310
Ajouter les wagons en état de service et de réparations	754	77	30	21	62	175	107	44	122	2	1	25	1	0	667	16,140	376	2,261	60	20	102	302	6	923	1,228	1,114	1,101	4	198	382	24,217
Total du matériel, 31 décembre 1921	768	79	30	21	62	177	113	46	129	2	1	26	1	1	688	16,434	405	3,774	62	20	753	637	374	924	1,261	1,127	1,138	4	200	414	27,527

(Les chiffres en italiques représentent les déductions)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Chemins de fer—Lignes est et ouest

État indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne au 31 déc. 1920 et au 31 déc. 1921

	Wagons à construction																																			
	Wagons auxiliaires	Wagons à appr. de magasin	Wagons d'affaires	Wagons à gaz Pintsch	Chasse-neige ordinaire	Chasse-neige à ailerons	Chasse-neige à rotation	Chasse-neige à double voie	Chasse-neige double	*Flangers*	Grues à vapeur	Wagons dis. de grav.-Rodgers	Régulateurs de ballast	Charrues à grav. centrales	Charrues à grav. latérales	Charrues p. déch. le grav.	Wag. dis. de gra. à ailerons	Malaxeurs à béton	Machines à jet de sable	Wagons de forage	Wagons de creusage	Treuils à vapeur	Treuils à main	Pelles à vapeur	Machines portatives pour scier et perforer les rails	Sonnettes	D'arpentage et d'inspection	Wagons à bascule	Déchargeurs de rails	Wagons à déblai	Wag. décharg. à air en acier	Wagons-buffets	Chasse-neige en acier	Poseurs de rails	Wagons-cendriers	Total des wagons de construction
Disponibles, en état de service et en réparation, le 31 déc. 1920	56	6	27	5	52	28	2	3	4	76	35	12	2	15	5	12	2	5	1	1	6	1	7	18	1	4	28	1	5	71	36	207	35	1	81	851
A remplacer le 31 décembre 1920					1					2		1																				3			14	21
Total du matériel, 31 décembre 1920	56	6	27	5	53	28	2	3	4	78	35	13	2	15	5	12	2	5	1	1	6	1	7	18	1	4	28	1	5	71	36	210	35	1	95	872
Convertis sur le compte du capital—2 wagons d'officiers en wagons à bagages et fumoir, 1 wagon-lit en wagon d'observation, 1 wagon de touristes en wagon à bagages et fumoir, 1 wagon de première classe en 5 fourgons en flangers																																				
Convertis dans les usines—76 wagons fermés en wagons à pulpe, 10 w. plates-formes en flangers, 1 w. plate-forme en wagon de réparations			1																																	17
	1		*2*							15																										*2*
Total du matériel au 31 décembre 1921	57	6	26	5	53	28	2	3	4	93	35	13	2	15	5	12	2	5	1	1	6	1	7	18	1	4	28	1	5	71	36	210	35	01	95	887
Devant être réparés le 31 décembre 1920, comme ci-dessus					1					2		1																				3			14	21
Condamnés, exercice terminé le 31 décembre 1921					1																															1
Total des w. condamnés et détruits au 31 décembre 1921					2					2		1																				3			14	22
Remplacés lors du renouvellement du matériel																																				
Total à remplacer, 31 décembre 1921					2					2		1																				3			14	22
Ajouter les wagons en état de service et de réparation	57	6	26	5	51	28	2	3	4	91	35	12	2	15	5	12	2	5	1	1	6	1	7	08	1	4	28	1	5	71	36	207	35	1	14	865
Total du matériel, 31 décembre 1921	57	6	26	5	53	28	2	3	4	93	35	13	2	15	5	12	2	5	1	1	6	1	7	18	1	4	28	1	5	71	36	210	35	1	95	887

(Les chiffres en italiques représentent les déductions)

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons, et autre matériel roulant le 31 déc. 1920 et le 31 déc. 1921

	Voitures à voyageurs								Wagons à marchandises									Wagons de construction				
	Locomotives	1re classe	2e classe	2e classe et bagages combinés	Poste et fumoir	Poste et bagages combinés	Bagages	Total des voitures à voyageurs	Wagons fermés	Wagons frigorifiques	Wagons à bestiaux	Wagons-réservoirs à l'huile	Wagons convertibles Hart	Wagons à houille	Wagons-plates-formes	Fourgons de queue	Total des wagons à marchandises	Wagons-bascules	Chasse-neige	*Flangers*	Pelles à vapeur	Total des wagons de construction
Disponibles, en état de service et en réparation, 31 déc. 1920	21	19	10	5	2	3	6	45	338	2	28	1	15	10	202	3	599	15	11	0	0	26
A remplacer le 31 déc. 1920	14	5	4	2	2	1	2	16	5	1	....	....	....	2	5	1	14	....	2	8	1	11
Total du matériel le 31 déc. 1920	35	24	14	7	4	4	8	61	343	3	28	1	15	12	207	4	613	15	13	8	1	37
Condamnés et détruits dans l'année clos le 31 déc. 1921	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	2	....	....	....	....	....
A remplacer le 31 déc. 1920, comme ci-dessus	14	5	4	2	2	1	2	16	5	1	....	....	....	2	5	1	14	....	2	8	1	11
Total à remplacer	14	5	4	2	2	1	2	16	5	1	....	....	....	4	5	1	16	....	2	8	1	11
Ajouter, en état de service et en réparation	21	19	10	5	2	3	6	45	338	2	28	1	15	8	202	3	597	15	11	0	0	26
Total du matériel, 31 déc. 1921	35	24	14	7	4	4	8	61	343	3	28	1	15	12	207	4	613	15	13	8	1	37

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

RAPPORT DE A. F. STEWART, INGÉNIEUR EN CHEF, POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1921

CHANGEMENTS DE VOIES ET NOUVELLES LIGNES MISES EN OPÉRATION

Les revisions des niveaux et de l'alignement commencées en 1920 sur la subdivision de Nashwaak ont été achevées, ce qui a grandement facilité le trafic sur cette ligne. La revision précitée n'a pas modifié le milage de ce réseau.

On a terminé et mis en opération un raccordement direct entre Charny et le pont de Québec.

BALLASTAGE ET VOIE

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA LE 31 DÉCEMBRE 1921

	Voie principale	Seconde voie principale	Voies d'évitement	Autres voies d'évitement et voies industrielles	Total
Lignes de l'ouest	390·54	4·80	35·46	84·72	515·52
Lignes de l'est	3,816·75	74·14	319·32	684·07	4,894·12
Lignes affermées	203·18	....	21·77	49·31	274·26
Sections mixtes et droits de passage	57·55	37·62	....	....	95·17
Total	4,468·02	116·56	376·55	818·10	5,779·07

PARCOURS (EN MILLES) ET BALLASTAGE DE LA VOIE—*Fin*

—		Chemin de fer Interco-lonial	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer Interna-tional	Chemin de fer Moncton et Bouctouche	Chemin de fer Elgin et Havelock	Chemin de fer Hampton et St-Martins	Chemin de fer York et Carleton	Chemin de fer Salisbury et Albert
Grande voie	Milles	1,482·78	275·99	36·05	105·12	29·93	26·11	28·73	5·46	44·77
Grande voie (2e)	"	72·83	....	....	....	....	....	....	....	....
Voie d'évitement	"	159·13	7·72	1·72	3·09	0·67	0·48	0·49	....	1·33
Voies de garage et autres petites voies	"	451·83	30·30	5·05	3·93	1·24	0·71	0·77	1·35	3·03
Total		2,166·57	314·01	42·82	112·14	31·84	27·30	29·99	6·81	49·13

—		Chemin de fer National Trans-continental	Chemin de fer St-Jean et Québec	Caraquet and Gulf Shore Railway	Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	Cap Breton Railway	Chemin de fer Québec et Saguenay	Lignes affermées	Sections mixtes et droits de passage	Total
Grande voie	Milles	1,811·69	158·11	80·01	29·59	30·64	62·31	203·18	57·55	4,468·02
Grande voie (2e)	"	6·11	....	....	....	....	....	....	37·62	116·56
Voie d'évitement	"	171·08	5·19	1·89	....	0·49	1·50	21·77	....	376·55
Voies de garage et autres petites voies	"	253·63	6·86	4·57	2·94	1·55	1·03	49·31	....	818·10
Total		2,242·51	170·16	86·47	32·53	32·68	64·84	274·26	95·17	5,779·23

POIDS DES RAILS SUR LA VOIE PRINCIPALE

—	Chemin de fer Interco-lonial	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer Interna-tional	Chemin de fer Moncton et Bouctouche	Chemin de fer Elgin et Havelock	Chemin de fer Hampton et St-Martins	Chemin de fer York et Carleton	Chemin de fer Salisbury et Albert
50 liv.	....	108·06	....	....	....	18·56	....	....	....
56 liv.	15·84	155·86	....	....	19·13	1·00	27·78	5·46	31·47
60 liv.	....	....	....	51·30	....	....	....	....	....
67 liv.	183·38	0·80	....	40·86	1·05	6·55	....	....	3·60
67½ liv.	....	67·53	....	....	....	....	....	....	....
70 liv.	16·21	....	....	....	....	....	....	....	....
72 liv.	....	....	....	....	....	....	....	....	1·20
80 liv.	440·98	4·72	36·05	12·27	9·75	....	0·95	....	8·50
85 liv.	899·20	....	....	0·69	....	....	....	....	....
Totaux	1,555·61	336·97*	36·05	105·12	29·93	26·11	28·73	5·46	44·77

*Le parcours de la voie posée du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard comprend une longueur de 60·98 milles où l'on a posé un troisième rail destiné à l'usage des trains à voie normale et à voie étroite.

POIDS DES RAILS SUR LA VOIE PRINCIPALE—*Fin*

Poids	Chemin de fer National Transcon-tinental	Chemin de fer St-Jean et Québec Québec	Caraquet and Gulf Shore Railway	Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	Cape Breton Railway	Chemin de fer Québec et Saguenay	Lignes affermées	Sections mixtes et droits de passage	Total
50 liv.	....	....	43·20	....	....	....	....	....	169·82
56 liv.	....	....	16·71	29·59	....	....	4·80	....	307·64
60 liv.	....	....	....	....	25·03	15·59	0·50	....	92·42
67 liv.	....	0·19	....	....	....	9·41	1·84	....	247·68
67½ liv.	....	....	....	....	....	33·89	....	....	101·42
70 liv.	....	....	....	....	....	....	....	....	16·21
72 liv.	....	....	....	....	5·61	....	4·34	....	11·15
80 liv.	1,682·05	140·42	16·10	....	....	3·42	154·05	....	2,509·22
85 liv.	135·75	17·50	4·00	....	....	....	37·65	....	1,094·79
Totaux	1,817·80	158·11	80·01	29·59	30·64	62·31	203·18	....	4,550·39

RENOUVELLEMENT DES RAILS, TRAVERSES, BALLAST; NOUVELLES VOIES D'ÉVITEMENT, FOSSES, ETC.

—	Chemin de fer Intercolonial	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	Chemin de fer International	Chemin de fer Moncton et Bouctouche	Chemin de fer Elgin et Havelock	Chemin de fer Hampton et St-Martins	Chemin de fer York et Carleton	Chemin de fer Salisbury et Albert
Nouv. rails de 85 liv.....Milles	133·08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rails de rechange de 85 liv..... "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " 80 liv..... "	4·29	0·07	.....	1·14	3·75	.....	0·95	.....	1·60
" " 72 liv..... "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " 70 liv..... "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " 67 liv..... "	.....	0·23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " 67½ liv..... "	.....	.....	.....	0·44	.....	1·85	.....	.....	.....
" " 60 liv..... "	.....	.....	.....	0·38	.....	.....	.....	.....	.....
" " 56 liv..... "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " 50 liv..... "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trav. renouv.—Voie principale.....Nomb.	563,832	44,150	9,403	22,800	5,863	8,655	10,421	907	13,452
" Voie de garage..... "	74,854	1,950	396	325	308	171	316	.....	708
" Aiguilles.....Jeux	386	43	7	5	2	2	1	.....	4
Coussinets.....n°	11,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poutrelles d'ancrage..... "	13,700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ballast.....Milles	87·35	7·94	.....	10·58	.....	.....	.....	.....	.....
Fossés..... "	218·03	.....	16·00	1·50	.....	.....	.....	0·25	.....
Elargissement et achèvement du remblai. "	15·65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Drainage, souterrain, tuiles..... "	0·72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Protection, pierres perdues..... "	10,300	.....	.....	800	.....	.....	.....	.....	.....
Protection, murs de béton.....pds lin.	.....	100	.....	880	.....	.....	.....	.....	.....
Déblayement des roches dangereuses. Yards cubes	21,713	.....	.....	2,000	.....	.....	.....	.....	.....
Clôture, métallique.....Milles	4·56	8·75	.....	.....	1·15	3·00	.....	.....	1·20
" pare-neige..... "	5·55	0·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" bois..... "	0·03	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Défrichement de l'emprise.....Acres	.....	.....	.....	.....	.....	24·0	15·0	.....	6.0
Croisement de fermes const.....nomb.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Voies de rencontre supplémentaires.....pds lin.	1,217	.....	.....	1,057	.....	.....	.....	.....	1,125
Voies industrielles supplémentaires..... "	37,945	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Voies privées..... "	10,275	1,406	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Voies de rencontre défaites..... "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Voies industrielles défaites..... "	4,424	616	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Voies privées défaites..... "	1,864	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Voies dans les cours..... "	6,410	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

RENOUVELLEMENT DES RAILS, TRAVERSES, BALLAST, NOUVELLES VOIES D'ÉVITEMENT, FOSSES, ETC.—*Suite*

—		Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	Chemin de fer Trans-continental National	Chemin de fer St-Jean et Québec	Chemin de fer Caraquet et Gulf Shore	Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	Chemin de fer du Cap-Breton	Chemin de fer Québec et Saguenay	Lignes affermées	Total
Nouv. rails de 85 liv.	Milles	24·8	77·36	....	....	....	....	....	....	235·24
Rails de rechange de 85 liv.	"	....	....	....	4·00	....	....	....	....	4·00
" " 80 liv.	"	8·17	18·70	....	16·10	....	....	....	....	54·77
" " 72 liv.	"	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " 70 liv.	"	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " 67½ liv.	"	....	....	....	....	....	....	....	....	0·23
" " 67 liv.	"	....	....	....	....	....	....	....	....	2·29
" " 60 liv.	"	....	....	....	....	....	....	....	....	0·38
" " 56 liv.	"	....	....	....	0·06	....	....	....	....	0·06
" " 50 liv.	"	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Trav. renouv.—Voie principale	Nomb.	54,203	439,498	96,045	28,036	2,880	5,616	5,287	2,041	1,313,088
" Voie de garage	"	11,249	20,251	12,309	3,114	315	....	....	....	126,266
" Aiguilles	Jeux	....	78	12	16	4	....	....	....	552
Coussinets	n°	20,000	77,576	....	....	....	....	....	....	108,576
Poutrelles d'ancrage	"	26,100	16,500	....	....	....	....	....	....	56,300
Ballast	Milles	15·0	44·73	....	11·16	....	....	....	....	176·76
Fossés	"	2·0	23·05	4·77	0·90	....	....	2·0	....	268·50
Elargissement et achèvement du remblai	"	....	28·50	....	1·10	....	....	....	....	45·25
Drainage souterrain, tuiles	"	....	3·31	....	....	....	....	....	....	4·03
Protection, pierres perdues	"	....	....	....	....	....	....	....	....	11,100
" murs de béton	Pds lin.	....	....	....	....	....	....	....	....	980
Déblayement des roches dangereuses	Vgs cubes	....	21·25	....	....	....	....	....	....	25,838
Clôture, métallique	Milles	1·4	14·21	....	....	....	....	0·64	....	34·91
" pare-neige	"	....	2·75	....	1·90	....	....	....	....	10·70
" bois	"	....	....	....	....	....	....	....	....	0·03
Défrichement de l'emprise	Acres	....	300	....	50·0	....	....	....	....	395·00
Construction de croisements de fermes	"	....	7	....	....	....	....	....	....	7
Voies de rencontre supplémentaires	Pds lin.	....	447	....	1,978	....	....	....	....	5,824
Voies industrielles supplémentaires	"	....	3,007	....	1,590	....	....	....	....	42,542
Voies privées	"	....	13,133	....	384	....	....	5,791	....	30,989
Voies de rencontre défaites	"	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Voies industrielles défaites	"	....	....	....	....	400	....	....	....	5,400
Voies privées défaites	"	....	789	....	....	2,300	....	....	....	4,953
Voies dans les cours	"	....	7,982	....	3,569	....	....	....	....	17,961

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNE

Chemin de fer Intercolonial—Halifax.—Les abords de la gare ont été pavés avec du béton de 6 pouces d'épaisseur. On a macadamisé les chaussées à partir de la rue Barrington jusqu'aux hangars 24, 25 et 28. La remise pour les pompes à incendie au hangar n° 24 a été mise à l'épreuve du feu et on l'a pourvue d'une entrée séparée de l'extérieur. On a nettoyé les cours en général et on a réparé les bâtiments.

Têtes de ligne d'eau profonde.—On a pavé partiellement la partie non pavée de l'approche du hangar à marchandises d'eau profonde, en béton de 8 pouces d'épaisseur et le reste avec des blocs de scories pris dans les ruines de l'ancienne gare de North Street. On a poursuivi le remplissage et le regalage de la nouvelle chaussée entre la jetée 4 et la propriété de l'arsenal maritime, en se servant des déblais de roc sur la voie principale, et de l'excavation pour la nouvelle tête de ligne des locomotives à Fairview. On a modifié l'intérieur de la jetée 2 pour la commodité du ministère des Travaux publics, qui en a défrayé tous les frais. On a placé une défense à ressort spéciale du côté sud de la jetée 2, au coût de $20,800. On a enlevé une partie du mur d'étiage de la jetée 3. L'abord en pont à chevalet de la jetée 4 a été reconstruit en partie. Il a été effectué de petites réparations aux jetées 3 et 4. On a enlevé les ruines de l'ancienne jetée 5 qui constituaient une menace à la navigation. On a nettoyé l'emplacement de l'ancienne gare de North Street et il a été réclamé beaucoup de matériaux.

Fairview.—On a terminé l'excavation et le regalage pour la nouvelle tête de ligne à Fairview et on a déchargé vingt wagons de briques à cet emplacement.

Truro.—On a remplacé l'ancienne plaque tournante de 75 pieds à Truro par une nouvelle table tournante T.P.G. de 85 pieds. Il a été construit de nouveaux abris pour les préposés du combustible et du cendrier afin de remplacer celui détruit par le feu.

Stellarton.—Le nouveau compresseur à air a été installé dans la forge à Stellarton et les bâtiments ont été généralement réparés.

Pirate Harbour.—La nouvelle installation mécanique de 100 tonnes pour la manutention du charbon, à Pirate Harbour, commencée en 1920, à été terminée.

Point Tupper.—La nouvelle installation mécanique de 100 tonnes pour la manutention du charbon à Point Tupper, commencée en 1920, a été terminée et les anciens bâtiments ont été démolis.

St-Jean.—On a acheté le terrain supplémentaire pour la nouvelle gare et pour le prolongement de la cour Island. On a achevé les relevés, les forages d'essai et les plans préliminaires pour la nouvelle gare.

Moncton.—Le regalage de la nouvelle cour de tête de ligne à Moncton est pratiquement achevé et il a été posé 7·03 milles de voies. Il a été achevé et mis en service le 19 décembre une nouvelle rotonde pour 40 locomotives, un bâtiment pour le matériel, une forge et une usine de force motrice, toutes construites en briques. On a aussi construit une nouvelle installation mécanique, pour la manutention de la houille sur trois voies, deux cendriers pour voie double, un réservoir en acier contenant 150,000 gallons d'eau, avec quatre bouches d'eau, de même qu'un réseau d'égouts. La plaque tournante de 85 pieds a été transférée de l'ancienne rotonde, ce qui a complété les facilités pour les locomotives à cet endroit.

Usines de Moncton.—Aux usines de Moncton, le toit au-dessus de l'espace entre la chaudière et les usines pour la construction a été terminé. Les toits de béton au-dessus de la chaudière et des forges ont été isolés en les revêtant sous les parois. Il a été installé des appareils de chauffe mécanique dans la rotonde. On a construit une nouvelle ligne de transmission électrique à partir de l'usine de force motrice jusqu'aux diverses usines. On a construit un nouveau réservoir d'approvisionnement pour l'huile sur la fosse à béton.

Bathurst.—Il a été construit une rotonde pour trois locomotives à Bathurst, avec des matériaux d'occasion provenant de la rotonde H. D. T. afin d'établir des facilités de tête de ligne pour les locomotives de l'embranchement du «Caraquet and Gulf Shore». On a installé ici l'ancienne plaque tournante de Truro. Il a été construit les voies supplémentaires nécessaires pour les facilités de tête de ligne. Il a été construit une remise à l'extrémité de la rotonde à locomotives afin d'abriter le tramway électrique n° 100.

Campbellton.—On a installé une nouvelle balance de voies de 150 tonnes à Campbellton et on a construit 1,308 pieds de voies de service pour la balance.

Mont-Joli.—On a teminé l'installation d'une machine électrique pour broyer la glace dans la glacière de Mont-Joli, travail commencé en 1920. On a aussi complété et meublé la maison de repos pour les mécaniciens commencée en 1920. La partie défectueuse du toit de la remise à locomotives a été reconstruite. On a construit une nouvelle plate-forme pour le chargement des automobiles.

Rivière du Loup.—La chaudière de l'usine de force motrice a été réparée et on y a mis des arches en briques. On a réparé les plaques tournantes pour les wagons dans la remise circulaire. Le grillage en avant de la station et la plate-forme de la station ont été réparés. On a réparé le toit de la remise à locomotives. On a gratté et peinturé le réservoir à eau en acier. On a renouvelé les traverses dans la fosse des locomotives dans la remise à locomotives. On a réparé, les portes de la remise à locomotives. On a refait le plancher de la plaque tournante.

Lévis.—On a réparé l'installation de chargement de charbon. On a réparé le quai en arrière du hangar à marchandises. On a réparé la cheminée de la chambre des chaudières. On a construit un abri en bardeaux pour outils à St-Edouard. On a réparé et peinturé le gazomètre, on a réparé et peinturé la chambre des chaudières. On a recouvert la nouvelle station de stuc breveté et on a terminé l'abri en forme de parasol.

Joffre.—La cour de l'est a été agrandie et peut maintenant contenir 985 wagons au lieu de 775. On a ajouté quinze stalles au dépôt des locomotives et 4 stalles ont été agrandies de 36 pieds. On a construit un nouvel atelier des machines, une installation de 350 tonnes pour le chargement du charbon, deux cendriers à voie double, et des parcs à bestiaux réglementaires d'une capacité de deux wagons. On a installé deux tuyaux verticaux. On a réparé la glacière et on y a fait une addition de 67 pieds 9 pouces par 24 pieds 6 pouces. On a installé un signal pour l'ordre des trains.

Jonction de Ste-Rosalie.—On a renouvelé les tuyaux à vapeur pour le chauffage des wagons pour vovageurs sur le chemin de fer Grand-Tronc. On a réparé la maison de repos, le logement du chef de gare, la citerne et la plaque tournante. On a agrandi le cendrier de 70 pieds. On a terminé les travaux du nouvel approvisionnement d'eau de St-Hyacinthe et le système de drainage et on a réparé le magasin à charbon, le cendrier et les voies de garage pour les fourgons.

Chemin de fer Salisbury et Albert

Albert.—On a agrandi la voie de chargement et on en a fait une voie d'évitement libre. On a prolongé la voie d'évitement du dépôt des locomotives pour diminuer la courbe prononcée au point d'évitement; on a construit 1,125 pieds de nouvelles voies ferrées dans la cour. On a renforcé la chaussée pour protéger la propriété du chemin de fer.

Chemin de fer « Caraquet and Gulf Shore »

Jonction de Gloucester.—On a établi une liaison entre les lignes principales des subdivisions de Bathurst et de Caraquet afin de permettre aux trains d'embranchement d'aller et de venir sur la ligne principale sans avoir à faire marche arrière comme par le passé.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard

Les travaux de creusage du bassin pour permettre de tourner aux bateaux qui traversent les wagons à la tête de ligne du cap Tourmente du 25 mai au 14 octobre; on a extrait 4,200 verges cubes de roc et 42,300 verges cubes d'autres matériaux. On a placé un butoir à ressort sur la palissade du débarcadère de la traverse au Cap Tourmente. On a continué les travaux de réparations aux approches en pierres du débarcadère de la traverse du Port-Borden aussi longtemps que la température a été favorable.

Chemin de fer Transcontinental National

Monk.—On a nettoyé, peinturé et réparé la plaque tournante. On a refait les planchers dans la station et dans la remise à locomotives. On a installé quatre nouveaux tournebroches à courant d'air dans la remise à locomotives. On a réparé le logement du chef de gare. On a peinturé la chambre des pompes et la chambre des chaudières. On a réparé le cendrier. On a réparé l'installation de chargement de charbon. On y a installé de nouvelles machines et construit un nouveau pont sur chevalets.

Station du Marché Champlain.—On a refait l'installation des bureaux au rez-de-chaussée, sur le premier et sur le dernier planchers de la station du Marché Champlain.

Pont.—On a fermé la tête de ligne du pont. On a démoli une partie de la remise à locomotives et on a transporté les machines dans d'autres endroits. La nouvelle tête de ligne des trains est maintenant à la Jonction des Chaudières.

Station du Palais.—On a remplacé les appareils à vapeur pour la compression du gaz par des appareils de compression électriques, réalisant ainsi une grande économie.

Usines de St-Malo.—On a peinturé le hangar pour la fonte contruit en 1920 et on y a mis des portes. On a construit une plate-forme pour le chargement des matériaux de rebut.

Fitzpatrick.—On a renouvelé six tourne-broches à courant d'air sur la remise à locomotives. On a renouvelé les tuyaux pour la vapeur dans la remise à locomotives de même que les tuyaux à vapeur de cette remise à la station. On a réparé le toit de la remise, les canaux d'égout, la conduite d'eau, le cendrier, les fosses dans la remise, et la plate-forme de la station. On a construit une nouvelle diagonale entre les voies du hangar à charbon et celles de l'usine. On a fait un nouveau plancher en ciment imperméable dans la salle de toilette.

Parent.—On a installé une nouvelle conduite d'eau de six pouces de la fosse de la plaque tournante à l'égout. On a construit un nouveau cendrier régulier de 100 pieds. On a agrandi de douze pieds les fosses à locomotives N° 4, 5, 6, 7 et 8 dans la remise à locomotives pour faciliter les réparations aux locomotives Mikado. On a installé un groupe électrogène de cinquante K.W. dans l'usine de force motrice et le vieux groupe a été envoyé à Fitzpatrick. On a renouvelé trois tournebroches à courant d'air. On a réparé les conduites à vapeur, les conduites à air, et les conduites à eau, de même que le plancher du magasin et la plate-forme de la station. Le premier plancher de la station a été converti en bureaux de division, et les planchers des salles de toilette ont été imperméabilisés. On a commencé les travaux de construction de dix maisons pour les employés et à cinq de ces maisons on a déjà fait 30 pour 100 des travaux. Le canal d'égout de la station a été refait et on y a employé des tuyaux de 24 pouces.

Doucet.—On a posé un tuyau d'égout de six pouces de la fosse de la plaque tournante à l'égout. On a posé un tuyau en fonte de huit pouces du lac au puits, afin d'assurer le constant approvisionnement de l'eau. On a renouvelé les conduites à vapeur de la remise à locomotives. On a réparé d'autres conduites pour la vapeur, pour l'air, et les coffres de la conduite pour la vapeur allant à la station. On a peinturé la structure en acier du dépôt des locomotives.

O'Brien.—On a construit deux maisons de section n° 1 avec chambres de bain. On a réparé la conduite de vapeur et l'emboîtement des conduites allant de la remise des locomotives à la station, les murs en briques de l'entrepôt, les conduites d'eau et les autres conduites de vapeur. On a peinturé la structure en acier dans l'atelier des machines et dans la chambre des chaudières ainsi que deux tournebroches à courant d'air.

Cochrane.—On a peinturé l'édifice des bureaux généraux. On a renouvelé les vitres des châssis de la remise à locomotives. On a posé de nouvelles soupapes dans les tuyaux verticaux. On a construit de nouvelles marches à la plate-forme de l'entrepôt. On a posé un nouveau câble au monte-charges pour les scories. On a construit un nouveau croisement à la 6ème avenue. On a réparé le toit de la remise à locomotives, les conduites de vapeur et d'eau à la maison de repos pour les préposés de trains, l'escalier dans la maison de repos, le toit de la maison de pension temporaire, la conduite d'eau pour l'enclos à bestiaux, et la porte de la glacière. On a réparé et prolongé de 270 pieds la plate-forme de la station, à l'extrémité ouest, et on a blanchi l'enclos à bestiaux.

Hearst.—On a peinturé le réservoir à eau. On a renouvelé les vitres dans les châssis de la remise à locomotives. On a renouvelé le convoyeur pour le couloir à charbon. On a réparé les tuyaux verticaux, l'intérieur du hangar à marchandises et des maisons de section, la chambre de toilette de la station et le toit de la glacière.

Grant.—On a renouvelé les vitres dans les châssis de la remise à locomotives. On a réparé le toit et l'intérieur de la remise à locomotives, les couloirs à charbon, les tuyaux verticaux et l'intérieur de la maison de repos et de l'entrepôt.

Armstrong.—On a réparé l'enclos à bestiaux, la conduite d'eau de l'enclos à bestiaux, les pompes foulantes, les couloirs à charbon, le toit de la remise à locomotives et les portes de la glacière.

SERVICE D'EAU ET ÉGOUTS

Chemin de fer Intercolonial

Division de New Glasgow.—On a réparé les conduites d'eau de la remise à locomotives à Stellarton, à Pirate Harbour, à Point Tupper et à Sydney. On a prolongé les conduites de vapeur et d'eau jusqu'à l'installation de nettoyage des wagons.

Division de Moncton.—On a foré un nouveau puits à Athol pour l'approvisionnement d'eau de la station. On a installé des tuyaux verticaux usagés vis-à-vis du réservoir afin de permettre aux locomotives de prendre de l'eau de la voie d'évitement. Aux usines de Moncton on a remplacé 240 pieds de tuyaux de drainage de 6 pouces par des tuyaux de drainage de 10 pouces. On a réparé le barrage du bassin à Hampton. On a construit une nouvelle remise des pompes à Petitcodiac pour remplacer celle qui a été détruite par un incendie. Dans le rapport sur les améliorations de têtes de ligne on a mentionné le service d'eau pour Moncton.

Division de Campbellton.—On a creusé un nouveau puits à Harcourt pour augmenter l'approvisionnement d'eau du réservoir. On a posé des tuyaux d'égout de 6 pouces et de 8 pouces de la station de Newcastle pour faire un raccordement aux tuyaux d'égout de la ville. On a renouvelé les conduites d'eau de la remise à locomotives de Mont-Joli et on les a mis sous terre pour remplacer l'ancienne canalisation aérienne.

Division de Lévis.—On a réparé et peinturé les citernes à l'Ile-Verte et à Lotbinière. On a réparé les citernes à L'Islet, St-Pierre et Bagot. On a installé une pompe à vapeur auxiliaire à Drummondville.

Chemin de fer Moncton et Bouctouche

On a fini d'installer à Notre-Dame, au mois de janvier une citerne de 20,000 gallons d'eau munie d'un bélier hydraulique.

Chemin de fer Salisbury et Albert

On a complété à Albert l'installation d'une citerne d'approvisionnement d'eau par gravité d'une capacité de 10,000 gallons.

Chemin de fer Hampton-St-Martins

On a installé une citerne de 5,000 gallons à la borne milliaire 27·2 et tous les travaux sont terminés à l'exception du posage des tuyaux verticaux.

Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore

On a terminé les travaux d'installation d'une citerne de 20,000 gallons munie d'un bélier hydraulique à la borne milliaire 12·2, subdivision de Caraquet, à l'exception de la soupape, de la bouche d'eau et des accessoires que l'on est à fabriquer aux usines de Moncton. On a installé à la borne milliaire une citerne d'approvisionnement par gravité d'une capacité de 11,000 gallons. Les travaux sont terminés à l'exception de l'installation des tuyaux. On a installé une citerne de 11,000 gallons munie d'un moteur à essence à Pokomouche-Wye, borne milliaire 0·7, subdivision de Shippegan; travaux terminés à l'exception de l'installation de la bouche d'eau et des accessoires.

Chemin de fer International

On a installé un service d'eau potable pour le chef de gare à Kedgwick. On a creusé un puits à Falls-Brook pour l'approvisionnement d'eau potable, mais les travaux ne sont pas encore terminés.

Chemin de fer Transcontinental

Division d'Edmundston.—On a réparé le barrage du bassin à la Jonction-Pacific. On a réparé les réseaux de conduites à Bentalor, à St-Leonard et Edmundston.

Division de Lévis.—On a réparé le barrage du bassin à Armagh. Le vaporisateur installé sur la pompe de St-Anselme pour permettre la combustion du pétrole raffiné n'a pas donné de résultats satisfaisants et a été enlevé.

Division de Saint-Maurice—Un système de pompes supplémentaires a été installé à Davey, rendant le réservoir un approvisionnement de gravité et de pompage.

Division de Cochrane.—On a réparé les réseaux des conduites de la citerne à Lazarre, Goodwin, Cochrane, Hearst, Grant, Exton et Armstrong. On a réparé la citerne à Low-Bush, Hughes, Hearst et Ameson. On a peinturé la citerne à Hearst. On a réparé la conduite de vapeur à la citerne de Grant. On a prolongé le tuvau d'aspiration à Cochrane et à Fauquier. On a installé des nouveaux tuyaux d'aspiration à Low Bush. On a posé un nouveau coude au tuyau d'aspiration à Willet. On a peinturé les tuyaux verticaux à Cochrane. On a réparé la pompe et le tuyau de décharge à la borne milliaire 106·4. On a creusé de nouveaux puits pour l'approvisionnement de l'eau de la citerne et on a réparé les tuyaux verticaux à Armstrong.

Division à Fort William.—On a réparé les conduites à Ycliff, Webster, Redditt, Dott et Elma. On a creusé un puits pour l'approvisionnement d'eau potable à la Jonction-Superior. On a commencé les travaux de construction d'une nouvelle citerne en acier de 50,000 gallons à Transcona pour remplacer celle qui a été détruite par un incendie. On a fait un raccordement entre l'égoût à la conduite principale du service de chemin de fer et la station de pompes de la ville de Transcona, ce qui fournit un approvisionnement d'eau meilleur marché et plus efficace pour la tête de ligne et pour les usines

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique

Division de Fort-William.—La nouvelle citerne en acier de 50,000 gallons érigée à Graham a été munie de tuyaux en fonte de 6 pouces et d'une installation de pompage avec moteur de 10 chevaux-vapeur pour l'approvisionnement de l'eau du lac. On a réparé les réseaux de conduites à Larson et à Oscar. On a réparé les citernes à Mission et à Hunt.

Chemin de fer Québec et Saguenay

Division Saguenay.—On a installé un siphon à St-Joachim.

On a fait, sur tous les chemins de fer, les travaux de réparations nécessaires pour tenir le service d'eau en bon état.

CONSTRUCTIONS

Chemin de fer Intercolonial.—On a construit une station, un hangar à marchandises, six constructions et sept plates-formes. On a réparé un logement pour le chef de gare, quatre-vingt-neuf constructions et soixante et une plates-formes, on a prolongé deux plates-formes et deux enclos à bestiaux; on a déplacé une construction, on a peinturé neuf constructions, réparé deux cendriers, dix remises à marchandises, treize tournebroches à courant d'air et deux citernes. On a remplacé 850 pieds de plates-formes par un chemin en scories.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.—On a construit une plate-forme et un enclos à bestiaux, prolongé une plate-forme et remplacé 235 pieds de plate-forme par un chemin de scories.

Chemin de fer International.—On a construit une station et une plate-forme et réparé une construction.

Chemin de fer du Cap-Breton.—On a réparé trois constructions et une remise à locomotives.

Chemin de fer de St-Jean et Québec.—On a construit une plate-forme, et prolongé une autre. On a réparé deux constructions, quatre plates-formes et un cendrier.

Chemin de fer Lotbinière et Mégantic.—On a construit un abri pour outils et on a réparé une construction.

Chemin de fer Transcontinental.—On a construit neuf stations et abris, un hangar à marchandises, deux maisons de repos de section et trois constructions diverses, on a aussi construit sept quais; on en a prolongé quatre autres; réparé vingt-huit et remplacé 150 pieds de plates-formes par un chemin de scories; on a agrandi six constructions, déplacé trois, réparé quatorze et peinturé quatre; on a construit quinze logements de section et deux remises à locomotives; on a réparé quatre tournebroches à courant d'air et deux cendriers. On a terminé 25 pour 100 des travaux de construction de cinq logements à Parent. On a terminé 50 pour 100 des travaux de construction de la station et du quai à Barraute.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.—On a construit une maison de repos et six autres constructions. Sur tous les chemins de fer on a fait tous les travaux d'améliorations, de réparations et de peinturage nécessaires pour entretenir les constructions en bon état.

DOMMAGES PAR LES INONDATIONS ET LES MARÉES

Les hautes marées, les crues et les embâcles ont causé des dommages condérables à l'assise de la voie et aux voies elles-mêmes dans les subdivisions suivantes: Sydney, Springhill, Nashwaak, Montmagny, Grand-Falls, Centreville, Grant et Sioux-Lookout. Là où ces dommages ont été causés, on a fait immédiatement les réparations nécessaires pour remettre l'assise de la voie et la voie elle-même en bon état.

DOMMAGES PAR LE FEU

Chemin de fer Intercolonial.—Le 13 mai 1921 un feu de forêt a détruit un petit abri pour éclisses à la borne milliaire 62, subdivision de Bedford. Pertes environ $50.

Le 11 octobre 1921 un incendie dont nous ne connaissons pas l'origine a détruit l'abri qui servaient aux ouvriers au cendrier de Truro. Pertes, environ $50.

Le 23 août 1921, le feu a complètement détruit le hangar à marchandises à Wallace, subdivision d'Oxford. Pertes, environ $3,000.

Au mois de septembre, le feu a détruit environ 1,360 perches de clôture dans la subdivision d'Oxford entre les bornes milliaires 28 et 33, et il a fallu les remplacer, ce qui a coûté $2,600.

La remise des pompes à Petitcodiac a été complètement détruite par le feu. Des feux de peu d'importance se sont déclarés dans les logements appartenant au chemin de fer à Moncton, dans la forge et dans les bureaux généraux à Moncton. Dans chacun de ces cas les dommages ont atteint le chiffre de $1,100, $140, $200 et $20 respectivement.

Chemin de fer International.—Le 8 juin 1921, des feux de forêt ont détruit environ 1,400 traverses pour les voies ferrées entre les bornes milliaires 16 et 17. Pertes, environ $2,000.

Chemin de fer Transcontinental.—Le 6 août 1921 un incendie a détruit la station à St-Eleuthère, subdivision de Glendyne; origine non établie. Perte approximative de $7,000.

Le 20 octobre 1921, la maison de repos à Edmundston a été partiellement détruite par un incendie; un employé y a perdu la vie. Perte sur la propriété, environ $6,000.

Le 2 mars 1921, la station de Jonction-Hervey a été complètement détruite par un incendie.

Le 10 juin 1921, l'atelier des outils à Greening a été détruite par le feu.

Le 23 juin 1921, un incendie a détruit la station de Natagan, subdivision d'Amos.

Le 30 juillet 1921, un incendie a détruit la station de Vilmontel, subdivision d'Amos.

Le 6 décembre 1921 une citerne de 50,000 gallons a été complètement détruite par le feu à La-Ferme, subdivision d'Amos.

Le 1er juillet 1921, dans la subdivision de Kaspuskasing, le feu a détruit 240 pieds de clôture pare-neige.

Le 21 février 1921, un incendie a détruit la station de Driftwood, dans la subdivision de Kapuskasing.

Le 14 août 1921, un incendie a détruit la station de Mattice, dans la subdivision de Kapuskasing.

Le 13 mars 1921, les granges à foin de l'enclos à bestiaux ont été partiellement détruits par le feu à la borne milliaire 131·2, subdivision de Kowkash.

Le 5 janvier 1921, à Transcona, une citerne de 50,000 gallons a été detruite par le feu.

PONTS ET PONCEAUX

Voici un résumé des travaux accomplis dans la construction des ponts et des ponceaux au cours de l'année:—

Chemin de fer Intercolonial—	
Nouveaux ponts en fer	1
Ponceaux remplis	1
Nouveaux ponceaux construits	12
Réparations aux ponts en bois	13
Ponts en fer réparés	11
Ponceaux remplacés aux croisements de ferme	25
Nouvelles piles et culées de ponts en béton	5
Ponts en acier peinturés	26
Réparations aux fondations en pierre et en béton	26
Réparations aux tabliers de la voie	13
Nouveaux ponceaux et conduites en béton	19
Longrines en acier et en bois remplacées par des tables en béton	2
Réparations aux ponceaux en béton et en pierre	20
Nouveaux ponceaux et tuyaux de drainage	1
Nouveaux ponceaux et tuyaux en fonte	1
Nouveaux ponceaux avec coffres en bois	2
Ponceaux avec coffres en bois réparés	9
Passages supérieurs réparés	5
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—	
Nouveaux ponceaux construits	2
Ponts en acier réparés	2
Nouvelles piles et culées de ponts en béton	1
Réparations aux tabliers de la voie	1
Nouveaux ponceaux et tuyaux en béton	1
Nouveaux ponceaux avec coffres en bois	2
Chemin de fer Moncton et Bouctouche—	
Nouveaux ponts en acier construits	1
Nouvelles piles et culées de ponts construites	1
Nouveaux ponceaux et tuyaux en béton	7
Chemin de fer Elgin et Havelock—	
Nouveaux ponceaux et tuyaux en béton	9
Chemin de fer St-Martins—	
Nouveaux ponts en acier construits	4
Nouveaux ponceaux avec tuyaux en béton	9
Chemin de fer Salisbury and Albert—	
Nouveaux ponts en acier construits	1
Nouveaux ponceaux avec tuyaux en béton	8
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore—	
Réparations aux ponts en bois	10
Tabliers de la voie réparés	69
Chemin de fer du Cap-Breton—	
Réparations aux ponts en bois	1
Tabliers de la voie réparés	2
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic—	
Réparations aux ponts en bois	3
Ponts en acier peinturés	1
Tabliers de la voie réparés	1
Chemin de fer Transcontinental National—	
Ponts et ponceaux remplis	3
Nouveaux ponceaux construits	1
Réparations aux ponts en bois	10
Ponts en acier réparés	4
Nouvelles piles et culées de pont en béton	2
Ponts en acier peinturés	15
Réparations aux fondations en béton et en pierre	5
Réparations aux tabliers de la voie	54
Nouveaux ponceaux avec tuyaux en béton	8
Réparations aux ponceaux en béton et en pierre	9
Nouveaux ponceaux avec coffres en bois	12
Ponceaux avec coffres en bois réparés	1
Passages supérieurs réparés	1
Balances de voies peinturées	1
Plaques tournantes nettoyées et peinturées	3
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique—	
Nouveaux ponceaux construits	1
Réparations aux ponts en bois	18
Ponts en acier peinturés	1

On a terminé cette année le pont sur chevalets en béton armé à la borne milliaire 62·0 commencé en 1920, et le vieux pont sur chevalet a été démoli.

Chemins de fer affermés.—On a construit un nouveau passage supérieur sur le chemin de fer Vale.

NOTE.—En plus des travaux déjà énumérés, on a fait tous les travaux de réparations nécessaires pour tenir les ponts et les ponceaux en bon état et parfaitement sûrs pour le trafic.

EMBELLISSEMENT DES GARES

On a continué les travaux d'embellissement des gares au moven de pièces de gazon et de parterres de fleurs.

TOURS À BASCULE

Ces ponts ont été maintenus et conservés en bon état sur tout le parcours. A Campbellton on a installé un nouveau pont à bascule de 150 tonnes. A Edmundston les leviers ont été renouvelés et le puits réparé. On a réparé et vérifié le pont à bascule de Hearst.

ARPENTAGES ET REDRESSEMENTS

On a fait des arpentages en vue des plans de parcs de gares, de ponts, de ponceaux, de voies d'évitement, de déviations de routes et autres améliorations le long des lignes de chemin de fer. On a revisé les plans des parcs et les autres documents relatifs à ces travaux, on a fait des levés en vue de la location et des titres de propriétés et on a recueilli tous les autres renseignements nécessaires pour les rapports et les crédits. On a redressé 6·05 milles de voies et les courbes ont été adoucies.

APPAREILS DE SIGNAUX ET D'ENCLENCHEMENT

Sydney.—On a installé une sonnerie d'avertissement aux croisements des rues Brooklands, Sydney.

St-Pascal.—On a installé deux sonneries d'avertissement à St-Pascal.

Charny.—On a installé quatre signaux principaux à deux bras et quatre signaux électriques à distance pour la protection des diagonales et des jonctions de la voie principale à Charny.

Subdivision Springhill.—On a installé soixante signaux de block permissif entre la Jonction Painsec et Sackville.

Subdivision de St-Jean.—On a remplacé l'appareil de contrôle actuel des signaux automatiques à circuit par chevauchement par un appareil de block permissif absolu entre St-Jean et Hampton.

Subdivision de Joffre.—On a installé quatre signaux principaux en vue de la protection à la Jonction de Joffre.

Chemin de fer Transcontinental

Subdivisions de Bridge et de Cadorna.—On a installé un circuit métallique sur le bâton pour block absolu entre Cadorna, Cap-Rouge et Bridge.

Jonction-Hervey.—On a installé deux signaux principaux et deux signaux à distance à la Jonction-Hervey.

ÉNERGIE ÉLECTRIQUE ET ÉCLAIRAGE

Chemin de fer Intercolonial

Division de New-Glasgow.—On a installé un circuit électrique pour l'appareil pneumatique de compression à Stellarton. On a fait la canalisation à l'installation de chargement de charbon à Pirate-Harbour et à Point-Tupper.

Division Moncton.—On a installé un appareil pour charger les batteries des wagons dans la cour à wagons de St. John. On a installé un service de transmission et de distribution électrique pour l'énergie électrique et l'éclairage de la nouvelle tête de ligne des locomotives à Moncton. On a installé un appareil d'éclairage pour les tuyaux verticaux à la nouvelle tête de ligne pour locomotives, à Moncton. On a installé l'éclairage à l'électricité dans les magasins et l'édifice des bureaux. Nouvelle tête de ligne pour locomotives, à Moncton. On a installé de nouvelles artères d'alimentation recouvertes en plomb pour augmenter la capacité entre l'usine d'énergie et les usines à Moncton. On a aussi installé des transformateurs à haute et à basse tension.

Division de Campbellton.—On a installé un circuit électrique à l'installation d'enclenchement à New-Castle. On a installé un groupe d'accumulateurs de batteries à Campbellton et à Bathurst pour charger les batteries du wagon électrique n° 100 faisant le service entre ces deux endroits. On a installé un circuit d'énergie et d'éclairage pour la machine à broyer la glace dans la glacière de Mont-Joli.

Division de Lévis.—On a installé un circuit d'éclairage et deux lampadaires en fonte sur le quai ouest de la gare de Lévis. On a installé des circuits d'énergie et d'éclairage dans les nouvelles usines à locomotives à la Jonction-Chaudière. On a installé un appareil d'éclairage dans les six nouvelles stalles de la remise à locomotives de la Jonction Ste-Rosalie.

DIVERS

On a installé un système de chauffage à l'air chaud et un système de tuyautage dans la remise à locomotives au dépôt des locomotives de tête de ligne à Moncton.

A. F. STEWART,
Ingénieur en chef.

ASSOCIATIONS DE SECOURS ET D'ASSURANCES DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS NATIONAUX

ÉTAT des recettes et des dépenses du 1er janvier au 31 décembre 1921.

RECETTES

Solde de crédit au 31 décembre 1920			$ 110,170 91
Montant des primes encaissées à l'aide des bordereaux de paie des chemins de fer de l'Etat	$ 194,357 52		
Primes encaissées (pièces justificatives des chemins de fer)	2,111 67		
Primes en espèces encaissées par le chemin de fer	48 62		
Contributions versées par les chemins de fer de l'Etat	15,000 00		
		211,517 81	
En caisse, employés non en service, remboursements, etc.	$ 1,508 50		
Primes, documents du S. et A.	2,289 53		
Primes des membres en retraite	4,970 41		
Honoraires annuels	1,352 50		
Honoraires d'examen	74 00		
Bonds de la Victoire et intérêt	9,783 56		
Intérêt sur bons de la Victoire	4,015 00		
Intérêt sur balances de chaque mois	1,072 69		
		25,066 19	
Total des recettes			$ 346,754 91

DÉBOURSÉS

Bons de la Victoire et intérêt achetés	$ 9,783 56	
Indemnités de maladie et d'accidents	84,043 75	
Service de médecins et chirurgiens	43,998 88	
		$ 137,826 19
Caisse des accidents, employés temporaires		22,881 30
Indemnités de décès et invalidité complète		49,750 00
Honoraires d'examen		40 00
		$ 210,497 49

FRAIS D'EXPLOITATION

Caisse de maladies et d'accidents, employés temporaires, caisse d'accidents, Caisse Indemnités de décès des employés retraités et caisse d'invalidité complète	$ 20,683 57	
		$ 231,181 06
Différence		$ 115,573 85
Moins les obligations en souffrance		9,000 00
Chiffre net approximatif de l'excédent au 31 décembre 1921		$ 106,573 85

CAISSE DE MALADIES ET DES ACCIDENTS

(Employés réguliers et temporaires)

Cette caisse accuse un excédent au 31 décembre 1921........................$ 82,344 84

CAISSE INDEMNITÉ DE DÉCÈS ET INVALIDITÉ COMPLÈTE

Cet état indique que les déboursés par suite d'indemnité de décès et d'invalidité complète ont été de	$ 49,750 00
Cet état indique qu'au cours de l'année on a réparti et payé cent-dix demandes d'indemnités de décès et d'invalidité complète.	
Quatre-vingt douze demandes d'indemnité de décès dû à des causes naturelles formant un total de	43,000 00
Treize demandes d'indemnité de décès dû à des accidents, formant un total de	4,750 00
	$ 47,750 00
Cinq demandes d'indemnité pour invalidité complète, formant un total de.	2,000 00
	$ 49,750 00

C. B. TRITES,
Secrétaire.

W. F. SEARS,
Vérificateur.

On constate, par l'état de la caisse d'indemnités de décès et d'indemnité pour invalidité complète de même que par la Caisse des Accidents aux employés temporaires qu'il y a eu au cours de l'exercice 120 demandes d'indemnités de décès.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ÉTAT indiquant le montant porté au crédit de l'Association de Secours et d'Assurance des Employés des chemins de fer de l'État par les chemins de fer de l'Etat, au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 1921.

Montant des primes perçues à l'aide des bordereaux de paie des chemins fer de l'État	$ 194,357 52
Primes perçues à l'aide des documents des chemins de fer	2,111 67
Contributions annuelles des chemins de fer de l'État	15,000 00
Primes versées par les chemins de fer de l'État	48 62
Total	$ 211,517 81

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier des chemins de fer de l'État.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET DE L'INTERCOLONIAL

ÉTAT des recettes et déboursés durant l'année finissant le 31 décembre 1921

Balance au crédit de la caisse le 31 décembre 1920.........................$		580,419 43
Les contributions versées par les employés durant l'exercice étant de un et demi pour cent de leurs salaires, ont été de$	322,646 40	
Les contributions versées par les chemins de fer de l'Etat ont été de...$	100,000 00	
Montant reçu pour augmenter les allocations de retraite de tous les employés en retraite touchant moins que $30 par mois afin de permettre que le minimum d'allocation actuellement payée aux termes de la loi, c'est-à-dire $20. par mois puisse être porté à $30 par mois pour l'exercice de ce ministère se terminant le 31 mars 1922, conformément au crédit n° 473 en vertu duquel on a fait entrer dans les subsides un montant en vue d'augmenter les allocations payables aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des Employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er avril au 31 décembre 1921...	36,145 78	
	——————$	458,792 18
Montant reçus pour remboursements, etc..................................		831 67
Intérêt accumulé (à trois pour cent)..		15,956 41
		$ 1,055,999 69

On voit que le montant versé par les employés dépasse de $222,646.40 le montant versé par les chemins de fer. En consultant l'article n° 4 de la Loi des caisses de prévoyance, on remarquera que la somme maximum que les chemins de fer sont autorisés à contribuer à la caisse au cours d'un exercice ne doit pas dépasser $100,000.

Les déboursés ont été de:—

Pour les allocations de retraite..............................$	377,338 69	
Pour allocations aux employés en retraite touchant moins de $30 par mois, dans le but d'augmenter le minimum de l'allocation conformément au crédit n° 473, en vertu duquel on a fait entrer dans le budget un montant destiné à augmenter l'allocation de retraite payable aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des Employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er avril au 31 décembre 1921.............	36,145 78	
Pour contributions remboursées lors du décès des employés.	10,704 34	
Pour contributions remboursées, déduction en ayant été faite par erreur..	3,434 34	
Pour contributions remboursées aux employés congédiés, etc.	6,647 10	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc.......	2,196 00	
Examens médicaux pour les employés se retirant du service.	60 50	
Pour les frais d'élection..	1,433 30	
Pour les appointements et les frais de voyage, bureau du secrétaire, et la part du salaire au médecin en chef........	14,100 79	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc...............	476 67	
	——————$	452,537 51
Solde au crédit de la caisse le 31 décembre 1921..........................$		603,462 18
On remarquera dans le tableau précité des recettes et des déboursés que le montant des contributions reçu des chemins de fer et des employés durant l'année a été de..		458,792 18
Et les déboursés ont été de..		452,537 51
Ce qui démontre que durant l'exercice les recettes ont dépassé les déboursés de..		5,254 67
L'excédent brut, y compris l'intérêt au crédit de la caisse, le 31 décembre 1921, était de—..		603,462 18

W. A. KINGSLAND,
Président.

C. B. TRITES,
Secrétaire.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA

Aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada:—

Le bureau des Administrateurs soumet le rapport suivant des opérations de la compagnie pour l'année terminée le 31 décembre 1921:—

(Les chiffres italiques indiquent une perte)

COMPTE DU REVENU

(Etat condensé)

	Année 1921	Année 1921
Recettes d'exploitation	$76,858,032 27	$81,442,647 32
Frais d'exploitation	71,179,292 80	76,213,815 16
Chiffre net des recettes d'exploitation	$ 5,678,739 47	$ 5,228,832 16
Taxes du chemin de fer et recettes du chemin de fer irrécouvrables	1,334,485 96	1,303,067 25
Revenu d'exploitation du chemin de fer	$ 4,344,253 51	$ 3,925,764 91
Revenu autre que celui d'exploitation	8,634,101 55	7,706,272 77
Chiffre brut du revenu	$12,978,355 06	$11,632,037 68
Déductions du chiffre brut du revenu	27,042,797 42	16,231,142 21
Chiffre net du revenu transporté au compte des profits et pertes	*$14,064,442 36*	*$ 4,599,104 53*

RECETTES D'EXPLOITATION

Les recettes d'exploitation pour l'année ont été de $76,858,032, soit une diminution sur les recettes de l'année 1920 de $4,584,615, ou 5·63 pour 100.

Les recettes provenant du transport des marchandises ont été de $54,239,903, une diminution de $3,862,150 ou 6·65 pour 100.

Le nombre de tonnes de marchandises dont le transport a été payé a été de 21,687,749, une diminution de 4,634,674 ou 17·61 pour 100.

Le nombre de tonnes dont le transport a été payé transportées sur une distance de un mille a été 4,052,564,411, une diminution de 976,087,113 ou 19·41 pour 100.

La moyenne de transport par tonne de marchandises dont le transport a été payé a été de 186·86 milles, une diminution de 2·19 pour 100.

Les recettes pour transport des marchandises par train-mille ont été de $5.62, une augmentation de 35 cents ou 6·64 pour 100.

La moyenne de revenu par tonne a été de $2·50095, une augmentation de ·29363 ou 13.30 pour 100.

La moyenne de revenu par tonne-mille a été de $0·01338, une augmentation de 0·00183, ou 15.84 pour 100.

Les recettes provenant du transport des voyageurs ont été de $15,510,164, une diminution sur les recettes de l'année 1920 de $1,438,016 ou 8·48 pour 100.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 11,609,762, une diminution de 597,215 ou 4·89 pour 100.

La moyenne des recettes pour chaque vovageur transporté a été de $1·33596, une diminution de 0·05244 ou 3·78 pour 100.

La moyenne des recettes pour chaque voyageur transporté sur une distance de un mille a été de $0·03045, une diminution de 0·00154 ou 4·81 pour 100.

La moyenne de la distance pour chaque voyageur transporté a été de 43·77 mille, une augmentation de 0·47 mille ou 1·08 pour 100.

Les recettes provenant du transport des dépêches ont été de $1,133,737, une augmentation de $553,498 ou 95·39 pour 100.

Les recettes provenant du transport des messageries ont été de $3,285,110, une augmentation de $625,539 ou 23·52 pour 100.

RECETTES D'EXPLOITATION—*Fin.*

Les recettes provenant du transport du lait ont été de $242,755, une augmentation de $8,805 ou 3·76 pour 100.

Les recettes d'aiguillage ont été de $561,858, une diminution de $223,489 ou 28·46 pour 100.

Les recettes provenant des wagons-réfectoires et buffets ont été de $328,045, une diminution de $21,385, ou 6·12 pour 100.

Les recettes des frais de stationnement ont été de $315,802, une diminution de $262,255 ou 45·37 pour 100.

FRAIS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation pour l'année 1921 ont été de $71,179,292, une diminution de $5,034,523 sur les frais de l'année 1920 ou 6·61 pour 100 contre une diminution de 5·63 pour 100 dans les recettes d'exploitation.

Les frais d'entretien de la voie et des constructions ont été augmentés de $857, 413 ou 7·14 pour 100.

Les frais d'entretien du matériel ont diminué de $3,293,924 ou 15·61 pour 100.

Les frais relatifs au trafic ont été augmentés de $279,724 ou 21·45 pour 100.

Les frais de transport ont diminué de $2,943,436 ou 15·61 pour 100.

La moyenne des wagons pleins par train-mille de marchandises a été de 19·64, une diminution de 0·83 ou 4·05 pour 100.

La moyenne des wagons vides par train-mille de marchandises a été de 11·31 une augmentation de 3·38 ou 42·62 pour 100.

La moyenne du total des wagons par train-mille de marchandises a été de 30·95, une augmentation de 2·55 ou 8·98 pour 100.

La moyenne du chargement par wagon-mille de marchandises a été de 22·26 tonnes, une diminution de 1·35 tonne ou 5·72 pour 100.

La moyenne de chargement par train-mille de marchandises a été de 419·55 tonnes, une diminution de 36·34 tonnes ou 7·97 pour 100.

Les frais d'opérations diverses ont diminué de 39,040 ou 7·78 pour 100.

Les dépenses générales ont augmenté de $116,324 ou 4·17 pour 100.

RÉDUCTION DES SALAIRES ET DES TARIFS

La United States Labour Board, aux termes de la décision n° 147, a ordonné une réduction des salaires aux employés d'environ 13 pour 100, en vigueur le 16 juillet 1921. Cette ordonnance a aussi été mise en vigueur par les chemins de fer canadiens. L'augmentation de 40 pour 100 dans les tarifs de transport des marchandises établie par la Commission des chemins de fer au mois de septembre 1920 a été réduite en vertu d'une ordonnance de cette Commission à 35 pour cent, en vigueur le 1er janvier 1921, et à 25 pour 100 le 1er décembre 1921. L'augmentation de 20 pour 100 dans les taux des billets des voyageurs établie par la commission au mois de septembre 1920 a été réduite à 10 pour 100, en vigueur le 1er janvier 1921, et cette augmentation de 10 pour 100 a été abolie le 1er juillet 1921.

BORDEREAUX DE PAIE

	Nombre d'employés	Total des bordereaux de paie	Augmentation pour cent
1918	25,342	$30,152,476 36	Sur 1918
1919	30,617	42,617,415 93	41·34 pour 100.
1920	31,686	53,375,736 60	77·02 "
1921	29,128	45,865,171 10	52·11 "

TAXES

Les taxes pour l'année 1921 ont été de $1,325,577, une augmentation sur l'année 1920 de $45,515 ou 3·56 pour 100.

Les taxes par mille de voie exploitée ont été de $367 contre $354.42 en l'année 1920.

CAPITAL.

Le capital non versé au 31 décembre 1921 était de $241,237,588.83 tel qu'indiqué ci-dessous, le chiffre n'ayant pas été modifié au cours de l'année:

Actions garanties, 4 pour 100	$60,833,333 33
" privilégiées, 1re prise	16,644,000 00
" privilégiées, 2ème prise	12,312 666 67
" privilégies, 3ème prise	34,884,535 43
" ordinaires	116,563,053 40
	$241,237,588 83

STOCK-DÉBENTURES

Le stock-débenture non versé au 31 décembre 1921 était de $155,373,808.34, tel qu'indiqué ci-dessous, le chiffre n'ayant pas été modifié au cours de l'année:—

Stock-débenture du Grand-Tronc, 5 pour 100	$20,782,491 67
" Great-Western, 5 pour 100	13,252,322 67
" Grand-Tronc, 4 pour 100	119,839,014 33
" Northern-Railway, 4 pour 100	1,499,979 67
	$155,373,808 34

OBLIGATIONS PORTANT INTÉRÊT

Le total des obligations portant intérêt et non versées au 31 décembre 1921 était de $371,042,194.75.

Les principaux remboursements au cours de l'année ont été de $4,866,666,67, 6 pour 100, billets garantis à trois ans, dus le 14 janvier 1921; $14,600,000, 6 pour 100, billets garantis à trois ans, dus le 1er octobre 1921; et $719,780, 6 pour 100, obligations sur le matériel, deuxième hypothèque, dues le 1er juillet 1921. Les principales émissions au cours de l'année ont été celles de $25,000,000, à 6 pour 100, obligations-débentures-or sur fonds d'amortissement, datées du 1er septembre 1921; $12,000,000 à 6½ pour 100 remboursables dans quinze ans, certificat F, compagnie de garantie du matériel, 1er février 1921. Emprunt de $4,807,725 du gouvernement fédéral aux termes de la loi des subsides 1920-21, et emprunt de $47,553,621 du gouvernement fédéral aux termes de la loi des subsides 1921-22.

DÉPENSES IMPUTABLES SUR LE CAPITAL

Les dépenses imputables sur le compte du capital au 31 décembre 1921 ont atteint le chiffre de $465,462,954, une augmentation de $24,765,040.21 au cours de l'année.

Le bureau des administrateurs désire marquer ici toute sa gratitude aux directeurs et aux employés de la compagnie pour leurs bons et loyaux services.

HOWARD G. KELLEY,
Président.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA

NOMBRE DE MILLES EXPLOITÉS AU 31 DÉCEMBRE 1921

LIGNES CANADIENNES

	Première voie	Deuxième voie	Voies de garage et d'évitement
Division de Portland	55·00	......	20·49
Division de Montréal	480·76	173·28	116·85
Têtes de ligne de Montréal	25·86	13·30	132·31
Division de Belleville	650·38	201·71	195·98
Division d'Ottawa	466·11	1·58	123·52
Tête de ligne de Toronto	26·94	20·01	170·51
Division de Barrie	444·02	1·30	152·77
Division de Stratford	809·46	9·40	198·44
Division de London	407·50	202·82	228·39
Division de St-Thomas	244·61	88·34	142·94
Pont de l'International	1·02	·58	5·83
Pont suspendu	·25	·25	......
Total	3,611·91	712·57	1,488·03

De ce nombre de milles 3,336·74 milles de première voie et 689·99 milles de deuxième voie appartiennent à la compagnie; 250·51 milles de première voie et 8·40 milles de deuxième voie sont affermés, et 22·29 milles de première voie et 4·32 milles de deuxième voie sont exploités d'après les règlements du passage sur les voies. De plus, la compagnie a aussi 7·53 milles de troisième voie et 7·43 milles de quatrième voie (tête de ligne de Toronto) et les compagnies filiales possèdent 2·37 milles de première voie et ·86 milles de deuxième voie exploités sans bail officiel.

RÉSEAUX DE L'OUEST

	Première voie	Deuxième voie	Voie de garage et d'évitement
Grand Trunk Western Railway	335·94	326·78	212·47
Chicago and Kalamazoo Terminal Ry	1·91		11·25
Chicago, Kalamazoo and Saginaw Ry.	9·51		·53
Detroit, Grand Haven and Milwaukee Ry.	188·32	15·72	143·42
Grand Rapids Terminal Railway	1·51		3·08
Toledo, Saginaw and Muskegon Railway	116·28		14·58
Pontiac, Oxford and Northern Railway	99·89		17·30
Detroit and Huron Railway	18·58		3·62
Chicago, Detroit and Canada G.T. Jct. R.R	59·55	11·08	92·04
Michigan Air Line	105·92		19·90
Cincinnati, Saginaw and Mackinaw Ry.	53·10		42·85
Bay City Terminal Railway	1·17		2·43
Grand Trunk Milwaukee Car Ferry (85·9 milles)			
Total	991·68	353·58	563·47

LIGNES DE LA NOUVELLE-ANGLETERRE

	Première voie	Deuxième voie	Voie de garage et d'évitement
Atlantic and St. Lawrence Railroad, y compris la ligne de Island-Pond à la frontière internationale	165·28	·99	91·29
Lewiston and Auburn Railroad	5·43		1·28
Norway Branch Railroad	1·50		·45
Total	172·21	·99	93·02
Nombre de milles exploités, système de chemin de fer Grand-Tronc	4,775·80	1,067·14	2,144·52

Sur les réseaux de l'ouest du Grand-Tronc, 733·83 milles de première voie et 337·65 de deuxième voie appartiennent à la compagnie; 232·38 milles de première voie et 11·08 milles de deuxième voie sont affermés, et 25·47 milles de première voie et 4·85 milles de deuxième voie sont exploités d'après les règlements du passage sur les voies. Sur le réseau de la Nouvelle-Angleterre tous les milles exploités sont affermés. Sur quelques-uns des réseaux affermés le Grand-Tronc détient le capital, en tout ou en partie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA

Bilan condensé au 31 décembre 1921

ACTIF

Placements—		
Dépenses imputables sur le capital	$465,462,954 64	
Améliorations aux propriétés de chemin de fer affermées	442,251 95	
Fonds d'amortissement	269,764 09	
Diverses valeurs physiques	1,485,038 00	
Placements dans les compagnies filiales	44,367,781 94	
Autres paiements	659,491 58	
Total		$512,687,282 20
En caisse, actif courant—		
En espèces	$ 1,087,311 48	
Dépôts spéciaux	4,009,721 49	
Prêts et billets recevables	7,200 00	
Soldes recouvrables, service de trafic et de wagons	1,643,480 37	
Chiffre net des soldes à recevoir des agents et des conducteurs	2,510,299 27	
Divers comptes à encaisser	9,828,162 22	
Matériaux et fournitures	18,142,347 74	
Intérêts et dividendes à encaisser	191,008 85	
Loyers à recevoir	43,472 57	
Autre actif courant	310,674 15	
Total		37,773,678 14
Actif différé—		
Avances, caisse d'exploitation	$ 152,828 63	
Caisse de l'assurance et autres	1,537,282 65	
Autre actif différé	1,886,344 36	
Total		3,576,455 64
Débits non ajustés—		
Loyers et primes d'assurance payés en avance	$ 181,253 71	
Escompte sur la dette consolidée	2,029,554 12	
Autres débits non ajoutés	35,406,362 81	
Valeurs émises ou acceptées—Non mises en gage	157,655 00	
Total		37,774,825 64
		$591,812,241 62

PASSIF

Actions—		
Capital	$241,237,588 83	
Stock-débentures	155,373,808 34	
Total		$396,611,397 17
Subvention de l'Est—		
Subvention pour aider aux travaux de construction		15,142,633 33
Dette à longue échéance—		
Dette consolidée non échue	$81,132,898 66	
Emprunt du gouvernement fédéral et intérêts	76,965,322 10	
Dette non négociable aux compagnies filiales	1,780,682 58	
Total		159,878,903 34
Passif courant—		
Emprunts et effets à payer	$ 1,151,233 73	
Soldes à payer, service du trafic et des wagons	4,369,659 42	
Comptes vérifiés et salaires à payer	11,596,935 41	
Divers comptes à payer	136,405 58	
Intérêt dû et impayé	1,711,797 43	
Dividendes dus et impayés	3,564,155 34	
Dette consolidée échue et impayée	215,619 97	
Loyers accumulés non dus	500,765 00	
Autre passif courant	684,142 94	
Total		23,930,714 82
Passif différé—		
Passif pour caisse de prévoyance	$ 221,382 14	
Autres obligations différées	5,597,317 20	
Total		5,818,699 34
Crédits non réglés—		
Réserves, assurance et imprévues	Dt$ *2,006,60*	
Taxes passif	1,582,615 51	
Réserve d'exploitation	24,152 97	
Autres crédits non réglés	6,300,627 72	
Total		7,905,389 60
Surplus collectif—		
Solde des profits et pertes	Dt	*17,475,495 98*
		$591,812,241 62

J. M. ROSEWEAR,
Contrôleur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC DU CANADA

COMPTE DU REVENU

(Les caractères italiques indiquent la perte).

	Année 1921	Année 1920
Revenu d'exploitation—		
Revenu d'exploitation du chemin de fer	$76,858,032 27	$81,442,647 32
Dépenses d'exploitation du chemin de fer	71,179,292 80	76,213,815 16
Recettes nettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	$ 5,678,739 47	$ 5,228,832 16
Augmentation de la taxe du chemin de fer	1,325,577 28	1,280,062 62
Revenus du chemin de fer irrécouvrables	8,908 68	23,004 63
Total, revenu d'exploitation	$ 4,344,253 51	$ 3,925,764 91
Revenu autre que le revenu d'exploitation—		
Louage de wagons à marchandises—Solde créditeur	1,306,972 18	675,862 47
Loyers de locomotives	586,600 83	522,426 86
Loyers des trains de wagons, pour voyageurs	185,095 04	121,708 50
Loyer du matériel flottant	951 01	....
Loyer du matériel de construction	40,261 35	8,899 77
Loyer des facilités communes	822,764 38	871,376 43
Revenu de la location de la voie	10,000 00	10,000 00
Revenus de loyers divers	262,059 74	179,592 42
Diverses valeurs physiques autres que celles d'exportation	90,049 51	90,822 75
*Revenu des dividendes	157,819 00	141,986 00
Revenu des valeurs consolidées	2,586,783 73	2,150,914 19
Revenu des valeurs non consolidées et des comptes	672,125 98	1,464,399 99
Revenu du fonds d'amortissement et autre fonds de réserve	11,842 54	....
Divers revenus	1,900,776 36	1,468,283 39
Total du revenu autre que celui d'exploitation	$ 8,634,101 55	$ 7,706,272 77
Chiffre brut du revenu	$12,978,355 06	$11,632,037 68
Déductions du revenu brut—		
Loyer pour locomotives	$ 101,791 34	$ 516,442 47
Loyer pour trains de wagons pour voyageurs	238,647 37	119,912 19
Loyer pour matériel flottant	16,429 41	....
Loyer pour matériel de construction	7,953 16	2,370 23
Loyers, facilités communes	83,762 99	101,867 88
Loyers de voies affermées	477,832 31	474,459 89
Divers loyers	65,462 95	68,716 16
Propriétés exploitées distinctement (perte sur les lignes de l'Ouest du Grand-Tronc et sur les lignes de Nouvelle-Angleterre du Grand-Tronc, etc.)	6,857,092 97	2,926,024 97
Intérêt sur dette consolidée	16,492,614 70	10,054,582 79
Intérêt sur dette non consolidée	613,237 83	770,636 85
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	275,804 35	253,933 71
Diverses charges sur le revenu	1,802,168 04	942,195 07
Total des déductions sur le revenu brut	$27,042,797 42	$16,231,142 21
Solde du revenu	*$14,064,442,36*	*$ 4,599,104 53*

*Voir l'Etat qui suit.

PERTES DES COMPAGNIES FILIALES PORTÉES AU COMPTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA

(Les italiques indiquent les pertes)

	Année expirée le 31 déc. 1921		Année expirée le 31 déc. 1920	
	Grand Tronc Lignes de la N.-A.	Grand Tronc Lignes de l'ouest	Grand Tronc Lignes de l'ouest	Grand Tronc Lignes de l'ouest
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes d'exploitation—				
Recettes d'exploitation du chemin de fer...	2,910,515 43	22,193,256 82	2,936,869 55	22,106,707 15
Frais d'exploitation du chemin de fer.......	3,592,005 72	22,641,181 93	3,712,544 75	21,389,912 07
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer..........	*681,490 29*	*447,925 11*	*775,675 20*	716,795 08
Taxes accumulées..........	223,549 43	863,786 21	199,428 41	645,728 94
Recettes non recouvrables..........	52 99	14,957 71	55 93	2,761 17
Total des recettes d'exploitation....	*905,092 71*	*1,326,669 03*	*975,159 54*	68,304 97
Recettes autres que d'exploitation—				
Louage de wagons à marchandises, balance au crédit..........				
Louage de locomotives..........	1,854 45	5,731 91		2,571 24
Louage de voitures de voyageurs..........		9,008 18		8,631 34
Louage d'outillage..........		19,199 30	98 00	5,896 94
Louage de facilités communes..........		23,625 74		9,178 94
Louage de lignes..........				
Louage de lignes (A.C. de F. E.-U.)........			9,823 25	224,376 02
Loyers divers..........	10,318 93	283,370 27	5,071 93	174,414 12
Propriétés diverses autres que d'exploitation				
Dividendes..........				532 43
Revenu de valeurs consolidées..........		161,520 00		101,520 00
Revenu de valeurs et comptes non consolidés.		73,150 00		73,180 00
Recettes diverses..........	8,594 62	8,263 20	10,586 10	19,793 85
Recettes diverses (gar. par le gouv. des Etats-Unis)..........	43,110 64	72,991 74	*1,688 56*	*22,669 00*
	28,376 66	1,909,849 42	1,041,154 37	3,330,238 39
Total des recettes autres que d'exploitation..........	92,255 30	2,566,709 76	1,065,315 09	3,927,664 27
Recettes brutes..........	*812,837 41*	1,240,040 73	90,155 55	3,995,969 24
Déductions des recettes brutes—				
Louage de wagons à marchandises—Balance au débit..........	337,053 16	2,020,766 51	403,943 87	3,610,369 60
Louage de locomotives..........	70,306 47	244,981 84	66,376 17	139,174 45
Louage de voitures de voyageurs..........	44,404 92	98,939 00	54,321 57	85,385 22
Louage d'outillage..........	28 00	1,297 97		1,270 48
Louage de facilités communes..........	54 30	453,557 11		382,838 06
Louage de lignes affermées..........	565,766 50	296,030 53	566,341 50	292,662 76
Loyers divers..........	6 00	15,134 81	12 00	17,564 26
Taxes accumulées..........		810 02		6,006 00
Intérêt sur la dette consolidée..........		2,077,098 70		1,935,583 49
Intérêt sur la dette non consolidée..........	75 90	137,876 36	0 54	119,223 50
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée..........		31,088 64		124,493 53
Frais d'encaissement..........	39,612 79	678,656 64		38,804 70
Item des profits et pertes..........	10,948 39	*19,019 85*	*9,971 07*	177,749 13
Total des déductions des recettes brutes..........	1,068,256 43	6,037,218 28	1,081,024 58	5,931,125 18
Recettes ou pertes nettes..........	*1,881,093 84*	*4,797,177 55*	*990,869 03*	*1,935,155 94*
Grand Tronc—Lignes de la Nouvelle-Angleterre (comme ci-dessus)..........		*1,881,093 84*		*990,869 03*
Grand Tronc—Lignes de l'ouest (comme ci-dessus)..........		*4,797,177 55*		*1,935,155 94*
Chemin de fer Ottawa Terminal..........		*104,994 20*		
Canada Atlantic Transit Co..........		*73,827 38*		
Total..........		*6,857,092 97*		*2,926,024 97*

COMPTE DES PROFITS ET PERTES

(Toutes lignes à l'exception du Vermont Central)

	Débit	Crédit
Solde débiteur au 31 décembre 1920	$ 4,282,840 52	....
Solde débiteur reporté au compte du revenu	14,064,442 36	....
Profit ou perte sur la voie et le matériel (net)	12,463 65	....
Débits et crédits, revenu à encaisser (net)	525,147 35	....
Plus-payé non recouvrable		$ 167 41
Dons		10,418 09
Crédits et débits divers (nets)		3,419,030 37
Escompte de dettes éteint	2,020,217 97	....
Solde débiteur au 31 décembre 1921, d'après le bilan		17,475,495 98
	$ 20,905,111 85	$ 20,905,111 85

RECETTES D'EXPLOITATION

(Lignes canadiennes seulement)

Marchandises	$ 54,239,903 65	$ 58,102,053 78
Voyageurs	15,510,164 08	16,948,180 21
Excédent de bagages	92,451 06	85,113 20
Wagons-salons	120,141 98	120,530 49
Poste	1,133,737 52	580,239 33
Messageries	3,285,110 86	2,659,571 69
Autre convoi de voyageurs	104,132 10	83,830 71
Lait	242,755 14	233,950 66
Aiguillage	561,858 32	785,347 23
Service spécial des trains	48,076 06	72,244 01
Wagons-restaurants	328,045 59	349,430 16
Hôtels et restaurants	94,191 50	107,957 81
Privilèges de gares, convois et bateaux	47,890 78	54,649 50
Consigne	46,649 00	51,707 15
Hangars-Marchandises	82,217 47	75,231 84
Hangars-Bagages	27,604 32	30,172 68
Droits de stationnement	315,802 01	578,057 01
Télégraphe et téléphone	1,978 48	4,883 39
Elévateurs à grain	275,967 37	201,216 91
Loyers de bâtiments et autres propriétés	88,661 60	135,940 23
Divers	252,278 59	266,619 39
Facilités communes—Crédit	4,121 55	13,567 94
Facilités communes—Débit	*45,706 76*	*97,848 00*
Total des recettes d'exploitation	$ 76,858,032 27	$ 81,442,647 32

DÉPENSES D'EXPLOITATION

(Lignes canadiennes seulement)

	Année terminée le 31 déc. 1921	Année terminée le 31 déc. 1920
Entretien de la voie et des constructions—		
Administration	$ 485,886 51	$ 404,248 31
Entretien de la voie	759,857 09	1,067,037 58
Ponts, voie sur piliers et ponceaux	698,050 33	567,822 58
Traverses	3,308,237 06	1,832,335 59
Rails	2,319,082 26	1,014,906 58
Autres matériaux de voie	1,084,370 56	692,692 78
Ballast	65,186 55	329,756 16
Pose de voies et nivellement	3,150,127 39	3,609,522 85
Clôtures d'emprises	217,340 09	216,675 58
Paraneige et parasable et galeries contre les avalanches	15,286 75	19,612 54
Passages et plaques indicatrices	218,957 17	250,373 10
Gares et bureaux	463,458 73	830,973 92
Bâtiments	15,013 52	62,526 87
Stations de prise d'eau	115,039 37	169,898 09
Gares aux charbons	54,659 75	72,755 46
Ateliers et remises à locomotives	541,373 56	1,034,637 71
Elévateurs à grains	24,443 45	32,774 75
Plates-formes et quais de chargement	56,863 14	22,100 35
Quais aux charbons et minerais	1,634 53	1,362 97
Lignes télégraphiques et téléphoniques	50,483 92	44,680 81
Signaux et aiguillages	99,639 16	143,786 65

DOC. PARLEMENTAIRE No 32

DÉPENSES D'EXPLOITATION—*Suite.*

(Lignes canadiennes seulement)

	Année terminée le 31 déc. 1921	Année terminée le 31 déc. 1920
Entretien de la voie et des constructions—Fin.		
Edifices des stations génératrices	725 00	*63 24*
Constructions diverses	5,427 46	18,955 15
Pavés	611 99	842 86
Machines pour l'entretien de la voie	64,449 00	45,933 42
Petits outils et accessoires	86,873 39	138,619 57
Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	110,150 57	519,119 89
Impôts pour améliorations publiques	*67 31*	68 73
Blessures aux personnes	114,938 23	50,270 75
Assurances	63,702 45	60,929 87
Papeterie et impressions	11,218 65	13,062 20
Autres dépenses	5,304 94	12,475 76
Entretien des voies, cours, etc., communes—Débit	180,163 99	155,119 03
Entretien des voies, cours, etc., communes—Crédit	*1,525,611,78*	*1,430,431 05*
Entretien de la voie et des constructions, total	$ 12,862,797 47	$ 12,005,384 17
Entretien du matériel—		
Administration	$ 469,338 68	$ 443,235 66
Machines des usines	507,180 80	736,674 16
Machines des stations génératrices	6,967 74	8,078 43
Locomotives à vapeur—Réparations	7,035,513 30	9,319,149 96
" " Renouvellements	92,425 60	
" " Au rancart		
Wagons à marchandises—Réparations	7,119,317 67	7,675,112 30
" " Renouvellements	249,037 48	
Voitures de voyageurs Réparations	1,839,356 10	2,250,353 58
" " Renouvellements	51,080 00	
Matériel flottant—Réparations	51,512 56	
Outillage de travail—Réparations	350,850 22	588,705 84
" " Renouvellements	29,110 29	
Matériel divers—Réparations	9,449 30	293 53
Blessures aux personnes	136,769 78	79,581 05
Assurances	60,258 73	95,647 82
Papeterie et impressions	36,341 51	46,113 36
Autres dépenses	32,537 75	57,320 46
Entretien du matériel commun aux terminus—Débit.	12,747 18	11,701 46
Entretien du matérial commun aux terminus—Crédit.	*215,211 78*	*287,374 21*
Entretien du matériel, total	$ 17,809,497 41	$ 21,103,421 77
Frais de trafic—		
Administration—Transport des marchandises	$ 502,481 91	$ 401,990 49
Agences extérieures	670,455 81	614,386 42
Publicité	235,134 94	116,939 43
Association de trafic	26,855 02	38,555 43
Lignes de transport des marchandises à grande vitesse		
Bureaux industriels et d'immigration	18,164 75	13,654 97
Assurance	1,630 21	1,012 97
Papeterie et impressions	128,405 26	116,966 52
Autres dépenses	702 18	600 71
Frais de trafic, total	$ 1,583,830 08	$ 1,304,106 94
Transport, voie ferrée—		
Administration	$ 900,414 37	$ 874,896 48
Expédition des trains	315,449 26	336,755 21
Employés de gares	6,288,409 05	6,630,579 04
Services de pesage, d'inspection et de stationnement	30,956 96	22,744 00
Fournitures et dépenses des stations	481,416 34	467,946 10
Chefs et commis de parcs	1,054,117 83	992,218 99
Conducteurs et freineurs de parcs	1,811,940 76	2,030,806 32
Aiguilleurs et signaleurs de parcs	439,993 65	454,755 98
Mécaniciens de parcs	1,383,979 41	1,527,821 25
Gardes-moteurs de parcs		*1,764 40*
Locomotives aux combustibles et de parcs	1,897,002 27	2,305,288 26
Eau pour locomotives de parcs	68,268 08	68,036 56
Lubrifiants pour locomotives	25,426 01	20,876 11
Autres accessoires de locomotives de parcs	26,965 07	31,813 55
Dépenses de rotondes—parcs	527,339 52	558,942 29
Accessoires et dépenses de parcs	30,339 44	40,385 35
Exploitation des parcs et des terminus communs—Débit	1,457,262 05	502,068 64

DÉPENSES D'EXPLOITATION—*Fin.*

(Lignes canadiennes seulement)

	Année terminée le 31 déc. 1921	Année terminée le 31 déc. 1920
Transport, voie ferrée—Fin.		
Exploitation des parcs et des terminus communs—Crédit	*1,614,250 13*	*1,410,852 87*
Mécaniciens de convois	3,182,479 60	3,675,896 95
Combustibles pour les locomotives de convois	7,963,451 95	9,480,485 41
Eau pour les locomotives de convois	273,510 83	290,550 81
Lubrifiants pour les locomotives de convois	106,097 09	92,204 39
Autres accessoires pour les locomotives de convois	73,666 82	94,524 23
Dépenses des rotondes—Convois	1,340,594 05	1,558,683 01
Employés de trains	3,614,638 40	4,156,240 71
Accessoires et dépenses des trains	1,435,354 99	1,343,211 14
Services des signaux et d'aiguillage	54,578 01	54,423 02
Protection des passages à niveau	380,420 77	385,963 98
Service des ponts tournants	78,610 75	82,222 73
Services télégraphique et téléphonique	152,646 78	108,456 04
Service du matériel flottant	127,677 29	203,865 00
Papeterie et impressions	309,649 59	326,797 00
Autres dépenses	75,897 50	64,428 06
Exploitation des voies et facilités communes—Débit	116,638 60	24,852 47
Exploitation des voies et facilités communes—Crédit	*384,435 35*	*320,867 26*
Assurance	95,133 07	56,301 12
Enlèvement des débris d'accidents	103,586 10	234,464 08
Dommages à la propriété	26,588 66	26,440 00
Dommages aux animaux le long de la voie	11,683 53	18,852 55
Pertes et dommages—Marchandises	874,553 75	848,049 07
Pertes et dommages—Bagages	13,652 36	14,341 86
Blessures aux personnes	422,635 79	244,630 12
Total, transport, voie ferrée	$ 35,574,797 57	$ 38,518,233 35
Services divers—		
Service des wagons-restaurants et buffets	$ 348,082 45	$ 365,819 19
Hôtels et restaurants	91,589 41	104,068 28
Elévateurs à grains	22,648 18	31,473 48
Total, services divers	$ 462,320 04	$ 501,360 95
Frais généraux—		
Salaires et dépenses des officiers généraux	$ 280,256 43	$ 306,345 68
Salaires et dépenses des commis et des hommes de service	1,894,429 64	1,739,565 28
Fournitures et dépenses du bureau général	146,158 65	132,251 01
Frais légaux	133,157 75	123,600 58
Assurances	873 10	1,576 72
Dépenses de la division des secours	12,500 00	12,499 98
Pensions	243,346 88	218,577 77
Papeterie et impressions	143,787 48	151,723 62
Frais d'évaluation	1,906 47	1,179 06
Autres dépenses	64,170 82	112,677 12
Facilités communes générales—Débit	2,939 49	192 62
" " " Crédit	*19,502 39*	*12,489 18*
Total des frais généraux	$ 2,904,024 32	$ 2,787,700 26
Transportation, placement—Crédit	$ *17,974 09*	$ *6,393 28*
Entretien de la voie et des constructions	$ 12,862,797 47	$ 12,005,384 17
Entretien du matériel	17,809,497 41	21,103,421 77
Frais de trafic	1,583,830 08	1,304,106 94
Transport, voie ferrée	35,574,797 57	38,518,233 35
Services divers	462,320 04	501,360 95
Frais généraux	2,904,024 32	2,787,700 26
Transport, placement—Crédit	*17,974 09*	*6,392 28*
Total des frais d'exploitation	$ 71,179,292 80	$ 76,213,815 16

QUANTUM

(Lignes canadiennes)

	1921	1920
Quantum de chaque classe de revenu relativement au total du revenu d'exploitation—		
Marchandises	70·57%	71·34%
Voyageurs	20·18	20·81
Postes	1·48%	0·71%
Messageries	4·27	3·27
Divers	1·52	1·70
Spéciaux	2·03	2·28
Facilités communes—Débit net	*0·05*	*0·11*
Total	100·00%	100·00%
Quantum de chaque classe de dépenses relativement au total des dépenses d'exploitation—		
Entretien de la voie et des constructions	18·07%	15·75%
Entretien du matériel	25·02	27·69
Trafic	2·22	1·71
Transport	49·98	50·54
Services divers	0·65	0·66
En général	4·08	3·66
Transport, placement—Crédit	*0·02*	*0·01*
Total	100·00%	100·00%
Quantum de chaque classe de dépenses relativement au total du revenu d'exploitation—		
Entretien de la voie et des constructions	16·74%	14·74%
Entretien du matériel	23·17	25·91
Trafic	2·06	1·60
Transport	46·28	47·30
Services divers	0·60	0·62
En général	3·78	3·42
Transport, placement—Crédit	*0·02*	*0·01*
Total	92·61%	93·58%

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

(Lignes canadiennes)

	Année 1921	Année 1920
Nombre moyen de voie exploitée	3,611·91	3,611·68
Trains-Milles—		
Marchandises—Ordinaires	8,759,191	9,770,088
" —Vides	397,442	520,095
" —Total	9,156,633	10,290,183
Voyageurs	7,733,973	7,618,020
Mixtes	714,067	740,243
Spéciaux	9,023	11,574
Total, service de transport	17,613,696	18,660,020
Service des travaux	547,379	990,252
Locomotives-Milles—		
Service de transport	25,109,664	27,263,736
Service des travaux	667,287	1,148,045
Wagons-Milles—		
Convois de marchandises—Chargés	179,864,821	210,713,528
" " —Vides	103,561,884	81,652,164
Total pour les wagons chargés et les wagons vides	283,426,705	292,365,692
Convois de marchandises—Fourgons de queue	9,106,324	10,304,753
" " —Total	292,533,029	302,670,445
Trains de voyageurs—Voitures de voyageurs	19,015,093	19,609,836
" " —Wagons-lits, salons et d'observation	8,348,919	7,814,777
" " —Wagons-restaurants	842,567	797,629
" " —Autres	17,459,046	16,885,547

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Suite.*

(LIGNES CANADIENNES)—*Suite.*

	Année 1921	Année 1920
Wagons-Milles—Fin.		
Trains de voyageurs—Total	45,665,625	45,107,489
Trains mixtes	4,617,456	4,828,835
Trains spéciaux	107,008	144,266
Total, service de transport	342,923,118	352,751,035
Service des travaux	2,861,808	7,180,050
Transport des marchandises—		
Tonnes—Avec revenu	21,687,749	26,322,423
" —Sans revenu	3,339,690	3,162,686
" —Total	25,027,439	29,485,109
Tonnes-milles—Avec revenu	4,052,564,411	5,028,651,524
" " —Sans revenu	284,232,200	280,968,104
" " —Total	4,336,796,611	5,309,619,628
Transport des voyageurs—		
Voyageurs transportés	11,609,762	12,206,977
Voyageurs-milles	509,330,321	529,809,165
Recettes et déboursés—		
Recettes provenant du transport des marchandises	$54,239,903 65	$58,102,053 78
" " " voyageurs	15,510,164 08	16,948,180 21
Recettes, service du transport des voyageurs	20,488,492 74	20,711,416 29
Recettes d'exploitation	76,858,032 27	81,442,647 32
Frais d'exploitation	71,179,292 80	76,213,815 16
Recettes nettes d'exploitation	5,678,739 47	5,228,832 16
Moyenne par mille de voie—		
Milles, convois de marchandises	2,535	2,849
" trains de voyageurs	2,141	2,109
" trains mixtes	198	205
" trains spéciaux	2	3
" trains du service de transport	4,877	5,167
" trains du service des travaux	152	274
" locomotives de transport	6,952	7,549
" wagons à marchandises	81,913	84,765
" voitures de voyageurs	13,029	12,905
Recettes provenant du transport des marchandises	$15,016 96	$16,087 27
Recettes, service des trains de voyageurs	$ 5,672 48	$ 5,734 57
Recettes d'exploitation	$21,279 05	$22,549 80
Frais d'exploitation	$19,706 83	$21,102 04
Recettes nettes d'exploitation	$ 1,572 22	$ 1,447 76
Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	1,122,000	1,392,330
" " —toutes marchandises	1,200,693	1,470,125
Milles, voyageurs—recettes	141,014	146,693
Moyennes par train-mille—		
Milles, wagons à marchandises chargés—Convois de marchandises.	19·64	20·47
" " " " —trains mixtes.	3·05	3·09
" " " vides—convois de marchandises	11·31	7·93
" " " " —trains mixtes	1·38	1·34
Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	419·55	455·89
" " —toutes marchandises	448·97	481·36
Milles, wagons de voyageurs—trains de voyageurs	5·90	5·92
" " " —trains mixtes	1·91	1·98
Recettes du mille, voyageurs	$64 10	$63 39
Recettes, marchandises	$ 5 62	$ 5 27
Recettes, trains de voyageurs	$ 2 58	$ 2 48
Recettes d'exploitation	$ 4 36	$ 4 36
Frais d'exploitation	$ 4 04	$ 4 08
Recettes nettes d'exploitation	$ 0 32	$ 0 28
Moyennes par locomotive-mille—		
Trains-milles—convois de marchandises	·94	·92
Wagons-milles—convois de marchandises	30·04	27·21
Trains-milles—trains de voyageurs	·97	·96
Wagons-milles—trains de voyageurs	5·71	5·67

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Fin.*

(Lignes canadiennes)—*Fin.*

	Année 1921	Année 1920
Moyennes par locomotive-mille—Fin.		
Trains-milles—trains mixtes	·99	·99
Wagons-milles—trains mixtes	6·39	6·46
Trains-milles—trains spéciaux	·97	·91
Wagons-milles—trains spéciaux	11·45	11·38
Moyenne par mille, wagons à marchandises remplis—		
Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	22·26	23·61
" " —toutes marchandises	23·82	24·93
Recettes du transport des marchandises	$0·29795	$0·27278
Moyennes par voitures-milles, voyageurs—		
Voyageurs-milles—revenu	18·13	18·77
Recettes par voyageur	$0·55224	$0·60049
Moyenne diverses—		
Milles parcourus—marchandises dont le transport est payé	186·86	191·04
" " —marchandises dont les transport n'est pas payé	85·11	88·84
" " —toutes marchandises	173·28	180·08
Milles de transport—voyageurs payant passage	43·87	43·40
Recettes par tonne de marchandises	$2·50095	$2·20732
" " tonne-mille de marchandises	$0·01338	$0·01155
" " voyageur	$1·33596	$1·38840
" " voyageur-mille	$0·03045	$0·03199
Quantum d'exploitation	92·61	93·58

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC

Lignes canadiennes

TRAFIC DES MARCHANDISES (Les matériaux de la compagnie non compris)

Produits	Tonnes	Pourcentage
Produits agricoles—		
Blé	1,057,362	4·88
Maïs	931,522	4·30
Avoine	480,112	2·21
Orge	123,135	·57
Seigle	73,000	·34
Lin	18,141	·08
Autres grains	40,210	·19
Farine	585,782	2·70
Autres produits des minoteries	297,553	1·37
Foin et paille	165,510	·76
Coton	38,186	·18
Pommes (fraîches)	56,636	·26
Autres fruits (frais)	161,582	·74
Pommes de terre	50,564	·23
Autres légumes frais	65,385	·30
Autres produits agricoles	207,011	·95
Total, 1921	4,351,691	20·06
Total, 1920	3,795,374	14·42
Produits d'animaux—		
Chevaux	19,309	·09
Bestiaux et veaux	214,553	·99
Moutons	25,935	·12
Porcs	94,455	·44
Viandes habillées (fraîches)	219,090	1·01
" " (séchées ou salées)	31,295	·14
Autres produits de salaison	116,138	·54
Volailles	14,889	·07
Œufs	50,217	·23
Beurre et fromage	91,813	·42
Laine	12,869	·06
Peaux et cuirs	67,337	·31
Autres produits animaux	43,529	·20
Total, 1921	1,001,429	4·62
Total, 1920	1,130,044	4·29

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC—*Suite.*

(LIGNES CANADIENNES)—*Suite.*

TRAFIC DES MARCHANDISES. (Les matériaux de la compagnie non compris)—*Suite.*

Produits	Tonnes	Pourcentage
Produits miniers—		
Charbon anthracite	3,285,225	15·15
" bitumineux	2,359,069	10·88
" lignite	7,484	·04
Coke	96,350	·44
Minerai de fer	121,722	·56
Autres minerais et concentrés	96,651	·45
Métaux précieux en barres et mattes altérés	3,968	·02
Argile, gravier, sable et pierre (concassée)	1,332,213	6·14
Ardoise—de dimensions ou en bloc	271,168	1·25
Pétrole brut	30,460	·14
Asphalte	23,692	·11
Sel	95,666	·44
Autres produits miniers	61,391	·28
Total, 1921	7,785,059	35·90
Total, 1920	10,294,805	39·11
Produits forestiers—		
Billes, poteaux, perches et bois de chauffage	262,743	1·21
Traverses	40,816	·19
Bois à pâte	1,109,606	5·12
Bois de construction, bois de charpente, boîtes non assemblées, douves et fonds	1,063,404	4·90
Autres produits forestiers	96,513	·45
Total, 1921	2,573,082	11·87
Total, 1920	3,532,346	13·42
Produits manufacturés et divers—		
Pétrole raffiné et ses produits	389,469	1·80
Sucre	215,489	·99
Fer en gueuses et en balles	118,326	·55
Rails et éclisses	54,986	·25
Fer en barres et en feuilles, fer de construction et tuyaux	264,068	1·22
Moules, machines et chaudières	128,909	·59
Ciment	379,069	1·75
Brique et pierre artificielle	198,360	·91
Chaux et plâtre	98,438	·45
Tuyaux d'égouts et de drainage	43,730	·20
Instruments aratoires et véhicules autres que les automobiles	60,175	·28
Automobiles et camions automobiles	127,825	·59
Articles de ménage	18,288	·08
Meubles	29,861	·14
Liqueurs et breuvages	42,861	·20
Engrais de toutes sortes	83,451	·38
Papier, imprimés, livres	525,780	2·42
Pâte de bois	344,523	1·59
Poisson (frais, gelé, séché, etc.)	24,944	·11
Conserves de viande	3,535	·02
Conserves de toutes sortes (viandes exceptées)	42,803	·20
Autres produits manufacturés et divers	1,418,144	6·54
Marchandises	1,363,454	6·29
Total, 1921	5,976,488	27·55
Total, 1920	7,569,854	28·76
Grand total (lignes canadiennes), 1921	21,687,749	100·00
1920	26,322,423	100·00

LIGNES DE L'OUEST.

		Tonnes	Pourcentage
Produits agricoles	1921	1,364,252	15·07
	1920	1,882,335	16·70
Produits animaux	1921	359,355	3·97
	1920	590,986	5·24
Produits miniers	1921	4,019,679	44·41
	1920	4,232,916	37·57

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC—*Fin.*

LIGNES DE L'OUEST—*Fin.*

FRAFIC DES MARCHANDISES. (Les matériaux de la compagnie non compris)—*Fin.*

		Tonnes	Pourcentage
Produits manufacturés et divers—Fin.			
Produits forestiers	1921	722,635	7·99
	1920	955,431	8·48
Produits manufacturés et divers	1921	2,584,895	28·56
	1920	3,606,208	31·01
Grand total, lignes de l'Ouest	1921	9,050,816	100·00
	1920	11,267,876	100·00

LIGNES DE LA NOUVELLE-ANGLETERRE

Produits agricoles	1921	767,672	41·92
	1920	746,782	30·12
Produits animaux	1921	26,616	1·45
	1920	36,420	1·47
Produits miniers	1921	160,544	8·77
	1920	342,595	13·82
Produits forestiers	1921	396,447	21·65
	1920	625,472	25·3
Produits manufacturés et divers	1921	479,864	26·21
	1920	727,893	29·36
Grand total, lignes de la Nouvelle-Angleterre	1921	1,831,143	100·00
	1920	2,479,162	100·00

DÉBOURSÉS AU COMPTE DU CAPITAL—ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921

(TOUTES LIGNES, CELLE DU VERMONT CENTRAL EXCEPTÉE)

Placements, voies—		
Terrains et dommages aux terrains (net)	$ 26,627 63	
Corrections des pentes et changements dans les voies	57,073 34	
Rails plus lourds	766,197 93	
Voies latérales, des cours et en cul-de-sac	247,686 74	
Ponts, voies sur piliers et ponceaux	319,511 17	
Clôtures, passages et plaques d'avertissement	70,066 58	
Bâtiments de gares et bureaux	154,820 05	
Stations de prise d'eau et de combustible	81,113 11	
Usines, rotondes et plaques tournantes	224,891 15	
Machines et outils d'usines	238,070 38	
Machines de stations génératrices	22,339 89	
Lignes téléphoniques et télégraphiques	27,185 51	
Signaux et aiguillages	39,284 34	
Pavage	501 38	
Machines, entretien de la voie	6,113 80	
Bâtiments, entretien de la voie	2,114 55	
Hôtels	9,824 26	
Plates-formes et quais	1,415 65	
Evaluation des améliorations publiques	47,486 82	
		$ 2,228,177 70
Placement, matériel roulant—		
78 locomotives du gouvernement fédéral	$ 4,152,500 00	
2 locomotives reconstruites	10,000 00	
15 locomotives Mikado de l'A. des C. de F. des E.-U. (balance)	3,676 22	
5 locomotives d'aiguillage de l'A. des C. de F. des E.-U. (balance)	3,766 98	
35 locomotives d'aiguillage (coût partiel)	412,409 04	
5 locomotives pour le triage (coût partiel)	4,871 81	
25 locomotives d'aiguillage—Certificats «F», compagnie de garantie du matériel	1,063,380 28	
10 locomotives d'aiguillage et de triage—Certificats «F», compagnie de garantie du matériel	612,628 05	
3,000 wagons fermés pour automobiles (40 tonnes). Certificats «F», compagnie de garantie du matériel	10,235,269 95	
1,000 wagons plates-formes (50 tonnes). Certificats «F», compagnie de garantie du matériel	2,776,052 75	
50 fourgons aux bagages, messageries—Certificats «F», compagnie de garantie du matériel	1,181,159 79	
10 fourgons-écuries—Certificats «F», compagnie de garantie du matériel	209,389 82	

DÉBOURSÉS AU COMPTE DU CAPITAL—ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1921—*Fin*.

(TOUTES LIGNES, CELLE DU VERMONT CENTRAL EXCEPTÉE)—*Fin*.

Placement, matériel roulant—Fin.			
5 wagons-glacières, messageries—Certificats «F», compagnie de garantie du matériel..........		57,914 64	
10 wagons-glacières de la *Canadian Car & Foundry Co*..........		115,829 28	
248 wagons-glacières de la *Missouri River Despatch Co*..........		280,259 38	
2 wagons-poste..........		34,951 38	
1 camion-automobile..........		1,895 00	
Perfectionnement des locomotives et des wagons......		1,979,903 34	
		$ 23,135,857 71	
Moins le matériel mis au rancart—			
8 locomotives..........	$ 98,250 00		
818 wagons à marchandises..........	424,513 51		
12 voitures de voyageurs..........	52,100 00		
171 wagons de construction..........	46,844 77		
		621,708 28	
			22,514,149 43
		Tonnes	Pourçentage
Placement dans les compagnies filiales—			
Billets du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve..........	$	12,324 46	
Billets du chemin de fer Montréal et des Comtés du Sud..........		10,388 62	
			22,713 08
			$ 24,765,040 21

ÉTAT DU MATÉRIEL POSSÉDÉ

(Au 31 déc. 1921)

	Lignes canadiennes	Réseau du Grand-Tronc
Locomotives..........	1,248	1,404
Voitures du service des voyageurs—		
Wagons de première et de seconde..........	483	533
Wagons mixtes..........	86	90
Wagons-restaurants..........	22	23
Wagons-salons..........	26	28
Wagons-poste..........	33	36
Fourgons aux bagages et messageries..........	334	366
Autres voitures de voyageurs..........	30	30
	1,014	1,106
Wagons du service des marchandises—		
Wagons fermés..........	26,915	30,501
Wagons plates-formes..........	3,485	3,505
Fourgons à bestiaux..........	1,510	1,510
Wagons à charbon..........	4,846	6,829
Wagons-réservoirs..........	100	100
Wagons-glacières..........	1,391	1,638
Fourgons de queue..........	628	671
	38,875	44,754
Au service de la compagnie—		
Wagons-bureaux..........	30	33
Wagons à gravier..........	605	605
Wagons-grue..........	36	40
Autres wagons de construction..........	1,575	1,721
	2,246	2,399
Total des wagons..........	42,135	48,259
Matériel flottant—		
Transbordeurs pour wagons..........	3	3

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA

Réparations et renouvellement des wagons

Année terminée le 31 décembre 1921, et chiffres correspondants de l'année précédente

	Grosses réparations	Réparations ordinaires	Peinturés	Roues		Essieux	Toits		Bandages en acier
				Fonte	Bandages en acier		Bois	Fer	
Wagons-salons et restaurants, etc., de première	322	143	374	....	....	....	....	....	....
chiffres correspondants	359	56	386	....	....	....	....	....	....
Autres voitures de voyageurs	248	217	291						
chiffres correspondants	384	352	611	....	....	....	....	....	....
Toits de voitures de voyageurs	....	....	520	....	....	....	....	....	....
chiffres correspondants	....	....	864	....	....	....	....	....	....
Wagons fermés, fourgons à bestiaux, wagons à frein	3,965	440	3,824	....	....	....	1,275	449	....
chiffres correspondants	5,325	279	4,586	....	....	....	1,831	220	....
Wagons plates-formes, à charbon et réservoirs	723	148	750	....	....	....	....	....	....
chiffres correspondants	1,473	76	1,033	....	....	....	....	....	....
Wagons de construction de la compagnie	437	64	457	....	....	....	....	....	....
chiffres correspondants	1,321	330	1,241	....	....	....	....	....	....
Toits de wagons à marchandises	....	....	4,836	....	....	....	....	....	....
chiffres correspondants	....	....	6,399	....	....	....	....	....	....
Roues	....	....	....	26,809	200	....	....	....	....
" chiffres correspondants	....	....	....	28,239	258	....	....	....	....
Essieux	....	....	....	....	....	280	....	....	....
" chiffres correspondants	....	....	....	....	....	481	....	....	....
Bandages en acier	....	....	....	....	....	....	....	....	846
chiffres correspondants	....	....	....	....	....	....	....	....	1,204

RÉPARATIONS ET RENOUVELLEMENTS

Coût par mille	Réparations et renouvellements de locomotives		Tous frais de réparations y compris les machines des usines, les outils et l'outillage maritime, etc.	
	1921	1920	1921	1920
	c.	c.	c.	c.
Train	40·53	50·03	44·96	55·65
Locomotive	28·42	34·22	31·53	38·07
Wagon	2·08	2·65	2·31	2·94

	Coût total des réparations et des renouvellements	Nombre total de milles parcourus par les wagons			Coût par mille	
		Voyageurs	Marchandises	Total	Wagon	Train
	$	Milles	Milles	Milles	c.	c.
Année terminée la 31 décembre 1921	9,900,722	47,060,369	295,090,927	342,151,296	2·894	55·44
Année terminée le 31 décembre 1920	10,736,776	46,608,056	305,609,811	352,217,867	3·048	57·64

RÉPARATIONS AUX LOCOMOTIVES

Année terminée	Locomotives réparées							Locomotives							Boîtes à feu			Bandages en acier		Essieux		Roues		
	Réparations, catégorie 1	Réparations, catégorie 2	Réparations, catégorie 3	Réparations, catégorie 4	Réparations, catégorie 5	Réparations, catégorie 6	Total	Tuyautées à neuf	Peinturées	Cylindres	Injecteurs	Boutons de manivelle	Cheminées	Boîtes à fumée à extension	Complètes	Foyer	Chaudières	Moteurs	Tender et bogie	Moteurs	Tender et bogie	Motrices complètes	Tender et bogie en fonte	Tender et bogie en acier avec bandages de même nature
Décembre, 1920.	12	73	407	36	179	1,192	1,899	505	771	165	45	603	182	1	17	87	12	1,150	874	146	173	118	970	447
Décembre, 1921.	5	30	321	7	142	555	1,060	370	550	63	27	346	66	2	12	43	10	810	537	136	156	80	936	56

Au cours de l'année, neuf (9) locomotives ont été mises au rancart; quinze (15) locomotives d'aiguillage ont été construites aux usines de la compagnie à la Pointe-Saint-Charles; le Grand-Tronc avait acheté du gouvernement canadien, au 31 décembre 1921, quarante et une (41) locomotives Mikado, vingt-cinq (25) locomotives genre Pacifique pour trains de voyageurs et douze (12) locomotives d'aiguillage au 31 décembre 1921. Ces 78 locomotives étaient à bail depuis quelque temps.

Au 31 décembre 1921, le matériel roulant comprenait 1,248 locomotives
Service sur les lignes des Etats-Unis. 228 "

Locomotives hors de service subissant ou attendant des réparations:—

	Nombre	Pourcentage du matériel actuel
31 décembre 1921	104	10·20
31 décembre 1920	88	9·46

EMPLOYÉS ET SALAIRES

Classe d'employés	Nombre moyen	Total du temps pendant l'année		Total des salaires
		Jours	Heures	
				$ c.
Officiers généraux	96·75	35,062	....	698,397 62
Officiers de division	216·75	76,418	....	752,963 65
Commis	4,039·00	....	9,454,112	5,756,970 55
Messagers et aides	113·25	33,164	....	93,833 31
Ingénieurs et dessinateurs adjoints	85·75	25,609	....	171,787 19
Contremaîtres, entretien de la voie et des bâtiments	97·00	....	236,110	181,902 93
Cantonniers en chef	770·75	....	1,939,255	1,217,916 44
Contremaîtres généraux, division de la mécanique	83·75	28,590	....	221,416 94
Chefs d'équipes et autres, division de la mécanique	344·00	....	722,697	660,595 54
Machinistes	1,078·25	....	1,964,663	1,782,704 63
Chaudronniers	315·75	....	639,054	582,807 42
Forgerons	145·75	....	260,071	241,461 07
Maçons et briqueteurs	19·00	....	37,188	27,103 22
Ouvriers en fer de construction	7·75	....	16,958	13,039 58
Charpentiers	1,046·00	....	1,982,147	1,549,310 62
Peintres et tapissiers	290·25	....	517,915	432,731 98
Electriciens	135·25	....	311,209	240,103 02
Freineurs	122·00	....	260,609	211,760 29
Inspecteurs de wagons	296·50	....	762,612	608,095 34
Réparateurs de wagons	832·50	....	1,792,632	1,341,044 47
Autres artisans	822·50	....	1,543,595	1,239,980 83
Aides mécaniciens et apprentis	2,216·25	....	4,109,118	2,585,774 42
Cantonniers	2,695·00	....	6,684,203	2,904,680 20
Autres manœuvres	1,437·00	....	3,179,119	1,608,371 16
Chefs d'équipes de construction et de convois de construction	9·50	....	19,448	14,293 75
Autres membres d'équipes de construction et de convois de construction	182·00	....	370,317	110,647 20
Agents et solliciteurs ambulants	94·75	29,648	....	221,629 27
Employés des agences extérieures				
Autres employés du trafic				
Expéditeurs et directeurs de trains	93·00	....	237,190	288,606 14
Télégraphistes, téléphonistes et préposés au block-system	408·25	....	1,088,740	855,288 75
Télégraphistes et téléphonistes en charge du système d'enclenchement	12·75	....	37,227	27,357 89
Aiguilleurs (non-télégraphistes)	145·75	....	370,071	198,035 82
Commis-télégraphistes	118·25	....	301,940	232,784 44
Télégraphistes-chefs de stations	420·75	....	1,133,290	917,491 05
Chefs de stations (non télégraphistes)	98·25	29,603	....	224,011 28
Chefs de gares et adjoints	19·50	6,510	....	33,795 83
Service des gares	2,373·00	....	5,503,675	2,873,584 75
Chefs de cours	48·50	16,220	....	136,716 14
Adjoints des chefs de cours (non commis de cours)	35·00	11,235	....	96,968 60
Mécaniciens et garde-moteurs de cours	311·25	....	799,646	706,046 07
Chauffeurs et aides de cours	346·00	....	819,386	567,400 40
Conducteurs de cours	328·00	....	875,685	729,645 18
Freineurs de cours	593·50	....	1,516,848	1,173,867 07
Aiguilleurs de cours	254·50	....	677,368	402,844 18
Autres employés de cours	49·50	....	129,268	41,477 64
Mécaniciens de rotondes	123·00	....	338,819	226,842 54
Gardiens et manœuvres de rotondes	1,307·50	....	3,313,198	1,669,100 54
Mécaniciens et garde-mot. de conv. de marchandises	527·25	....	1,330,257	1,446,966 13
Chauffeurs et aides de convois de marchandises	602·00	....	1,342,243	1,089,191 20
Conducteurs de convois de marchandises	327·25	....	1,079,374	1,013,211 96
Freineurs et signaleurs de convois de marchandises	699·00	....	2,283,146	1,695,148 82
Mécaniciens et garde-mot. de convois de voyageurs	192·25	....	445,238	569,649 28
Chauffeurs et aides de convois de voyageurs	201·00	....	432,600	428,031 28
Conducteurs de convois de voyageurs	139·00	....	401,578	405,312 48
Préposés aux bagages de convois de voyageurs	127·25	....	382,040	287,889 69
Freineurs et signaleurs de convois de voyageurs	159·75	....	468,957	352,968 47
Autres employés de convois	8·00	....	23,777	13,578 77
Signaleurs et garde-barrières des croisements	475·00	....	1,243,987	544,282 35
Gardiens de ponts tournants	44·00	....	118,922	63,910 22
Employés du matériel flottant	53·75	....	165,400	112,256 25
Employés de messageries				
Agents de police et surveillants	247·50	87,577	....	360,291 23
Tous autres employés du service des transports	42·75	....	78,937	36,291 38
Tous autres employés	602·75	....	1,766,715	573,004 64
Total	29,127·75	379,636	65,508,554	45,865,171 10

VALEURS D'AUTRES COMPAGNIES QUE POSSÈDENT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA ET SES COMPAGNIES FILIALES.

Possédées par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada

	Total impayé	Détenues par le Grand-Tronc
Bay City Terminal Railway Company—		
Capital-actions .... $	15,000 00	$ 15,000 00
Canada Atlantic Transit Company—		
Capital-actions	219,000 00	219,000 00
Canada Atlantic Transit Company Co. of United States—		
Capital-Actions	250,000 00	250,000 00
Central Vermont Railway—		
Capital-actions	3,000,000 00	2,191,100 00
Oblig. 4%, 1er privilège	503,800 00	....
Oblig.-or 5%, remb. d'hypo	13,099,700 00	4,162,300 00
Billets-or «D», matériel	49,000 00	....
Billets sur demande, etc	9,547,405 52	8,501,905 52
Champlain & St. Lawrence R.R. Co.—		
Capital-actions	50,000 00	50,000 00
Chicago, New York & Boston Refrigerator Company—		
Capital-actions	1,129,400 00	1,129,400 00
Detroit, Grand Haven & Milwaukee Railway Company—		
Capital-actions	1,500,000 00	1,500,000 00
Obligations hypothécaires, matériel	2,000,000 00	2,000,000 00
Oblig. hypo., fonds général	3,200,000 00	3,200,000 00
Hypothèque de Mowatt	146,000 00	146,000 00
Hypothèque foncière, South Lyons	80,000 00	80,000 00
Redevances sur vapeurs et wagons	585,000 00	585,000 00
Detroit Terminal Railroad Company—		
Capital-actions	2,000,000 00	1,000,000 00
Grand Rapids Terminal Railroad Company—		
Capital-actions	50,000 00	50,000 00
Grand Trunk Jonction Railway Company—		
Capital-actions	500,000 00	500,000 00
Obligations, 1er privilège	3,872,000 00	2,933,040 00
Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—		
Capital-actions	24,940,000 00	24,940,000 00
Obligations. Aucune détenue par le G.-T.		
Grand Trunk Western Railway Company—		
Capital-actions	6,000,000 00	6,000,000 00
Obligations, 1er privilège	14,999,720 00	4,035,304 00
Obligations hypothécaires, fonds général	11,541,000 00	11,541,000 00
Billets-or, matériel	2,891,000 00	....
Redevances, sur wagons	1,098,700 00	1,098,700 00
International Bridge Company—		
Capital-actions	1,500,000 00	1,496,500 00
Obligations, 1er privilège	512,260 00	512,260 00
Michigan Air Railway—		
Capital-actions	300,000 00	300,000 00
Obligations, 1er privilège	1,500,400 00	1,500,400 00
Montreal & Southern Counties Railway Company—		
Capital-actions	1,000,000 00	802,500 00
Billets sur demande	1,592,193 58	1,592,193 58
Montreal Warehousing Company—		
Capital-actions	236,000 00	220,300 00
Obligations, 1er privilège	1,000,000 00	....
New England Elevator Company—		
Capital-actions	400,000 00	400,000 00
Obligations, 1er privilège	400,000 00	200,000 00
Ontario Car Ferry Company—		
Capital-actions	500,000 00	250,000 00
Ottawa Terminals Railway Company—		
Capital-actions	250,000 00	250,000 00
Obligations, 1er privilège	3,000,000 00	3,000,000 00
Pembroke Southern Railway Company—		
Capital-actions	178,000 00	158,000 00
Obligations, 1er privilège	150,000 00	....
Potland Elevator Company—		
Capital-actions	50,000 00	50,000 00
Obligations, 1er privilège	200,000 00	120,000 00
St. Clair Tunnel Company—		
Capital-actions	700,000 00	700,000 00
Obligations, 1er privilège	2,500,000 00	2,500,000 00
Terminal Warehouse Registered—		
Billets à demande	750,000 00	750,000 00
The Canadian Express Company—		
Capital-actions	1,768,800 00	1,768,800 00

VALEURS D'AUTRES COMPAGNIES QUE POSSÈDENT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA ET SES COMPAGNIES FILIALES—*Suite*

Possédées par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada—*Fin*

	Total impayé	Détenues par le Grand-Tronc
The Erie, London & Tillsonburg Railway—		
Capital-actions	125,000 00	125,000 00
The Lachine, Jacques Cartier & Maisonneuve Railway—		
Capital-actions	1,200 00	1,200 00
Billets à demande	2,395,882 79	2,395,882 79
The Maganetawan River Railway Company—		
Capital-actions	30,000 00	30,000 00
The Oshawa Railway Company—		
Capital-actions	40,000 00	40,000 00
The Rail and River Coal Company—		
Capital-actions	2,000,000 00	2,000,000 00
Obligations, 1er privilège	1,851,500 00	....
The Realty Assets Co., Limited—		
Capital-actions	504 00	504 00
The Toronto Belt Line Railway Company—		
Capital-actions	50,000 00	26,000 00
Obligations, 1er privilège	462,500 00	462,500 00
Thousand Islands Railway Company—		
Capital-actions	60,000 00	60,000 00
Obligations, 1er privilège	50,000 00	50,000 00
Toledo, Saginaw and Muskegon Railway Company—		
Capital-actions	1,600,000 00	1,600,000 00
Obligations, 1er privilège	1,662,000 00	1,662,000 00
Toronto Terminals Railway Company—		
Capital-actions	500,000 00	250,000 00
Billets-or	4,000,000 00	....
Transcontinental Townsite Company, Limited—		
Capital-actions	467,800 00	467,800 00
United States and Canada Railroad Company—		
Capital-actions	219,400 00	218,925 00
Obligations, 1er privilège	225,000 00	225,000 00
Obligations, second privilège	208,470 00	208,470 00
Vermont and Province Line Railway—		
Capital-actions	200,000 00	200,000 00
Whipple Car Company—		
Capital-axtions	1,400,000 00	1,400,000 00
Atlantic and St. Lawrence Railroad Company—		
Capital-actions	5,484,000 00	224 33
Obligations, 1er privilège	1,500,000 00	1,500,000 00
Obligations, 2e privilège	713,000 00	713,000 00
Obligations, 3e privilège	787,000 00	787,000 00
Chicago, Detroit and Canada Grand Trunk Junction Railroad Company—		
Capital-actions	1,095,000 00	522,500 00
Obligations, 1er privilège	1,095,000 00	1,095,000 00
Obligations, 2e privilège	691,141 46	691,141 46
Cincinnati, Saginaw and Mackinaw Railroad Company—		
Capital-actions	1,500,000 00	27,761 71
Pontiac, Oxford and Northern Railroad—		
Obligations, 1er privilège	400,000 00	400,000 00
Detroit and Toledo Shore Line—		
Obligations, 1er privilège	3,000,000 00	662,000 00
Chicago and Western Indiana Railroad—		
Obligations, 1er privilège		406,000 00
Grand Trunk Pacific Branch Lines Company—		
Obligations 4 pour 100, Saskatchewan	11,315,052 00	1,435,644 00
Obligations 4 pour 100, Saskatchewan Terminals	1,881,792 00	1,881,792 00
Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company—		
Obligations, 1er privilège	1,862,352 00	1,862,352 00
Goderich Elevator Company—		
Capital-actions		16,400 00
Aberdeen Elevator Company—		
Obligations, 1er privilège		75,000 00
Obligations, 2e privilège		100,000 00

VALEURS D'AUTRES COMPAGNIES QUE POSSÈDENT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA ET SES COMPAGNIES FILIALES—*Fin*

DÉTENUES PAR LA GRAND TRUNK WESTERN RAILWAY COMPANY

	Total impayé	Détenues par le Grand-Tronc
Pontiac, Oxford and Northern Railroad—		
Capital-actions	1,000,000 00	999,400 00
Detroit and Huron Railway Company—		
Capital-actions	148,000 00	148,000 00
Chicago and Kamalazoo Terminal Railroad Company—		
Capital-actions	100,000 00	100,000 00
Detroit and Toledo Shore Line Railway Company—		
Capital-actions	1,428,000 00	714,000 00
Toledo Terminal Railway Company—		
Capital-actions	4,000,000 00	387,200 00
Obligations, 1er privilège	4,386,000 00	42,000 00
Chemins de fer Chicago and Western Indiana—		
Capital-actions	5,000,000 00	1,000,000 00
Obligations hypothécaires consolidées		1,781,000 00
Belt Railway Company of Chicago—		
Capital-actions	2,880,000 C0	240,000 00

DÉTENUES PAR LA DÉTROIT, GRAND HAVEN AND MILWAUKEE RAILWAY COMPANY

Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company—		
Capital-actions	200,000 00	200,000 00
Tenders de manoeuvre et de signalisation	439,993 65	454,755 98
Serre-freins de parc		
Dépenses du dépôt des locomotives—Parc	527,339 51	558,942 29
Fournitures générales de bureau et frais y afférant	146,158 65	132,251 01

LE CHEMIN DE FER CENTRAL VERMONT

Le chemin de fer Central Vermont a une direction indépendante bien qu'il subisse le contrôle de la compagnie du Grand-Tronc du Canada.

Ce chemin de fer s'étend de New London, Conn., à Montréal, et le vingt-deuxième rapport annuel (exercice clos le 31 décembre 1921) donne comme total le chiffre de 705·87 milles de voie ferrée. De ce chiffre 568·68 se trouvent sur territoire américain et 137·19 au Canada. La proportion détenue en propre par la compagnie comprend 197·75 milles de voie principale, 5·58 milles de voie auxiliaire, 173·47 milles d'embranchement et 118·78 milles de voie de parcs, éperons et voies d'évitement. Il existe en outre en affermage 121·13 milles de voie principale, 39·60 milles d'embranchement et 49·56 milles de voies de parc, d'évitement et d'éperons.

COMPTE DES RECETTES

Recettes d'exploitation—		
Recettes d'exploitation du chemin	$ 7,135,753 06	
Frais d'exploitation du chemin	7,312,559 48	
Recettes nettes provenant de l'exploitation		*$ 176,806 42
Accumulation des taxes de chemin de fer	237,032 08	
Recettes non recouvrables (chemin)	631 29	
		237,663 37
Total des recettes d'exploitation		*$ 414,469 79
Autres recettes, autres que d'exploitation—		
Loyer de locomotives	2,453 23	
Loyer de voitures à voyageurs	69,323 10	
Loyer du matériel d'exploitation	905 75	
Loyer de facilités mixtes	31,658 74	
Recettes provenant de voies louées	2,000 04	
Recettes variées provenant de loyers	4,958 68	
Recettes provenant de valeurs et comptes non fondés	11,678 54	
Recettes provenant de valeurs et comptes fondés	3,000 00	
Recettes diverses	28,566 11	
Total des recettes étrangères à l'exploitation		154,544 19
Recettes brutes		*$ 259,925 60
Déductions des recettes brutes—		
Louage de wagons de fret—solde débiteur	$ 256,061 66	

*Déficit.

COMPTE DES RECETTES—*Fin*

Loyer de locomotives	10,600 69	
" voitures à voyageurs	62,006 42	
" facilités mixtes	7,131 13	
" divers	27,827 77	
" voies tenues à bail	216,552 50	
Intérêt sur la dette consolidée	675,870 28	
Intérêt sur la dette non consolidée	60,040 35	
Amortissement d'escompte sur la dette non consolidée	13,321 28	
Frais divers afférents aux recettes	18,519 30	
Déductions totales des recettes brutes		$ 1,347,931 38
Chiffre net des déficits		$ 1,607,856 98

COMPTE DES PROFITS ET PERTES

Déficit net au 31 décembre 1920	$ 419,631 17
Divers crédits de dédommagement	15,104 28
Déficit	$ 404,526 89
Déficit au compte des recettes pour l'exercice	1,607,856 98
Dévalorisation du matériel mis au rencart dans l'année de la date de l'acquisition au 30 juin 1907	24,521 08
Chiffre net du déficit au 31 décembre 1921	$ 2,036,904 95

BILAN—AU 31 DÉCEMBRE 1921

ACTIF

Placements—			
Placement sur matériel et sur voie.	$ 17,190,102 30		
Améliorations à la propriété ferrée. affermée	367,811 96		
		$ 17,557,914 26	
Placements dans des compagnies filiales—			
Actions	$ 4,973,914 92		
Avances	3,254,894 58		
		8,228,809 50	
Autres placements—			
Obligations	$ 75,000 00		
Divers	100 00		
		75,100 00	
Total des placements			$ 25,861,823 76
Actif courant—			
En espèces		$ 383,388 18	
Dépôts spéciaux		50,091 50	
Soldes de trafic et du service de wagons, à recouvrer		236,307 90	
Solde net à recouvrer, provenant des agents et des conducteurs		96,244 85	
Divers comptes à recouvrer		743,311 31	
Matériel et fournitures		788,369 77	
Intérêts et dividendes à recouvrer		7,604 17	
Autre actif courant		290,633 01	
Total de l'actif courant			$ 2,595,950 69
Actif différé—			
Avances à la caisse d'exploitation		$ 539 40	
Autre actif différé, divers		32,718 75	
Autre actif différé—Gouvernement des E.-U.		2,342,021 32	
Total de l'actif différé			2,375 379 47
Débits non établis—			
Loyers et primes d'assurance payés d'avance		4,248 78	
Escompte sur dette consolidée		119,328 65	
Autres débits non établis		492,040 10	
Valeurs émises ou assumées—non gagées		73,000 00	
Garanties émises ou assumées—gagées		369,000 00	
Total des débits non établis			1,057,617 53
Grand total			$ 31,890,671 45

BILAN—AU 31 DÉCEMBRE 1921—*Fin*

PASSIF

Actions—		
Autorisé, 30,000 actions de $100 chacune	$ 3,000,000 00	
Emis	$ 2,984,600 00	
Inscrit	15,400 00	
		$ 3,000,000 00
Dette à long terme—		
Dette consolidée non échue, hypothèque de remboursement, 5% en obligations—or	$ 13,603,500 00	
Effets fiduciaires pour matériel	49,000 00	
Dette non négociable envers des compagnies filiales—		
Effets	8,313,369 19	
Comptes ouverts	95,960 23	
Total, dette à long terme		22,061,829 42
Passif courant—		
Prêts et effets payables	$ 1,447,324 77	
Soldes à payer pour trafic et service de wagons	883,356 57	
Comptes vérifiés et gages à payer	1,737,796 35	
Divers comptes à payer	1,611 35	
Intérêt échu en souffrance	46,269 00	
Intérêt accumulé non échu	215,357 38	
Autre passif courant	42,901 92	
Total du passif courant		4,324,617 34
Passif différé—		
Autre passif différé, divers	$ 225,572 87	
Autre passif différé, gouvernement des E.-U	2,973,343 29	
Total du passif différé		3,198,916 16
Crédits non établis—		
Dévalorisation accumulée—route	$ 102,822 16	
Dévalorisation accumulée—matériel	836,382 52	
Passif du titre des taxes	128,406 15	
Autres crédits établis	274,602 65	
Total des crédits non établis		1,342,213 48
Balance (profits et pertes) (déficit)		2,036,904 95
Passif éventuel—		
Relatif au principal et à l'intérêt sur $200,000 de valeur au pair sur première hypothèque, 4% en obligations de la Montreal and Province Line Railway Company.		
Grand total		$ 31,890,671 45

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES, DÉBOURSÉS ET RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

		Exercice clos le 31 décembre 1921
Recettes—		
Fret	$	5,143,566 53
Voyageurs		1,362,007 56
Poste et messageries		242,860 63
Autres recettes provenant du transport		262,734 87
Recettes provenant d'opérations autres que le transport		108,730 29
Service du restaurant et du buffet		15,853 18
Recettes totales	$	7,135,753 06
Déboursés—		
Entretien des voies et constructions	$	1,304,427 26
Entretien du matériel		1,604,438 61
Trafic		145,934 57
Transport		3,959,970 20
Opérations diverses		19,173 95
Général		280,394 91
Transport au titre de placement—Avoir		1,780 02
Total des frais d'exploitation	$	7,312,559 48
Balance	*$	176,806 42
Net—Doit—pour loyers, etc		61,126 15
Balance	*$	237,932 57
Taxes		237,032 08
Balance	*$	474,964 65
Loyer de solde de matériel		255,986 69
Balance	*$	730,951 34
Recettes supplémentaires—		
Intérêt sur valeurs détenues par la compagnie, etc	$	24,267 70
Total	*$	706,683 64
Frais établis		927,011 76
Résultat net	*$	1,633,695 40
Montant dû par le gouvernement des Etats-Unis au titre de sécurité pour la période sur les item		25,838 42
Balance—Déficit	$	1,607,856 98

*Déficit.

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES PAR TONNE-MILLE ET PAR MILLE-VOYAGEUR POUR LE SERVICE DU FRET ET DES VOYAGEURS

		Exercice clos le 31 décembre 1921		Exercice clos le 31 décembre 1921
Fret—				
Trains-milles—recettes		877,168		1,030,974
Recettes—fret	$	5,143,566 53	$	5,480,246 60
Recettes par train-mille, fret	$	5 86	$	5 32
Tonnes transportées		3,428,344		4,870,160
Tonnes transportées un mille		298,520,857		369,496,598
Recettes par tonne-mille	$	·0172	$	·0148
Voyageurs—				
Trains-milles—recettes		992,892		1,096,540
Recettes—voyageurs	$	1,708,027 40	$	2,012,095 39
Recettes par train-mille, voyageurs	$	1 72	$	1 83
Voyageurs transportés		1,235,122		1,470,347
Voyageurs transportés un mille		36,890,101		45,294,652
Recettes par mille—voyageurs	$	·0369	$	·0323

Les recettes pour messageries et postes figurent aux recettes train-voyageur.

Les recettes mille-voyageur sont distinctes des recettes—messageries et postes.

Le fret transporté a atteint 3,428,344 tonnes contre 4,870,160 en 1920. La comparaison en pourcentage est comme suit:

	1921	1920
Produits de l'agriculture	22,845	16,178
Produits d'animaux	6,003	5,424
Produits des mines	24,996	29,610
Produits des forêts	12,220	14,666
Produits fabriqués et divers	27,656	28,376
Trafic L. C. L. (fret)	6,280	5,746
	100,000	100,000

PARCOURS (MILLES)

	Exercice clos le 31 déc. 1921	Exercice clos le 31 déc. 1920
Parcours des locomotives—		
Total milles avec recettes	2,505,206	2,896,254
Total milles sans recettes	40,355	55,430
Total	2.545,561	2,951,684
Parcours des trains—		
Fret	824,710	974,772
Voyageurs	976,883	1,084,668
Mixtes	66,608	67,681
Spéciaux	308	393
Total des milles avec recettes	1,868,509	2,127,514
Milles sans recettes	40,355	55,430
Total	1,908,864	2,182,944
Parcours des wagons—		
Voyageurs	4,533,605	5,447,814
Fret	22,643,662	25,154,274
Total	27,177,267	30,602,088

MATÉRIEL EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1921

Locomotives—	
Voyageurs	28
Fret	66
Manœuvre	5
Total	99
Voitures à voyageurs—	
Voitures	49
Café-salon	2
Salon	2
Restaurant	1
Voyageurs et bagages combinés	11
Bagage, poste et messageries	26
Lait	13
Total	104
Wagons—Fret et service—	
Fermés	1,875
Glacière	13
Animaux	7
Charbon	200
Plate-forme	423
Fourgon	40
A cendres (séries)	34
Déblais	17
Chasse-neige	8
Construction	70
Grattoir	15
Officiel	1
Magasin	1
Total	2,704

RAPPORT DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

Bilan général des dépenses et des recettes pour l'exercice clos le 31 mars 1922 et pour les exercices précédents

I.—Dépenses	$ c.	$ c.
Dépenses totales pour l'exercice	....	65,798,757 12
Ces dépenses se divisent comme suit:—		
Chemins de fer	52,467,481 89	
Canaux	7,616,746 01	
Dépenses générales	5,714,529 22	65,798,757 12
Grand total des dépenses au 31 mars 1922	....	1,276,157,749 95
Ces dépenses se divisent comme suit:—		
Chemins de fer, le pont de Québec compris	1,051,887,556 36	
Canaux	194,617,719 61	
Dépenses générales	29,652,473 98	
		1,276,157,749 95
II.—Recettes		
Recettes de l'exercice	....	41,592,463 94
Chemins de fer	40,787,945 36	
Canaux	804,518 58	
		41,592,463 94
Grand total des recettes au 31 mars 1922	....	451,734,854 18
Chemins de fer	432,654,337 45	
Canaux	19,080,516 73	
		451,734,854 18

Les principales dépenses en cours de l'exercice ont été les suivantes:	
Frais d'exploitation, chemins de fer du gouvernement canadien	47,114,745 83
Chemins de fer du gouvernement canadien, capital	4,553,638 03
Matériel divers	1,980,611 71
Commission des chemins de fer, entretien	205,984 40
Commission des chemins de fer, statut	53,766 66
Levés et inspections, chemins de fer	55,745 48
Acquisition du chemin de fer Grand-Tronc	453,846 81
Commissaire des Grandes Routes	51,055 28
Loi des Grandes Routes du Canada	3,399,008 20
Loi de compensation ouvrière	65,869 99
Remise d'indemnités pour dommages subis par le vapeur *Harlem*	58,604 86
Chemins de fer du gouvernement canadien, réclamations pour service militaire	79,043 33
Chemins de fer du gouvernement canadien, supplémentation de l'allocation de pension	36,145 78
Canal Welland, navigation maritime	4,279,815 61
Levés et inspections, canaux	66,800 25
Dépenses, canaux	3,270,130 15
Dépenses diverses	73,944 75
Total	$ 65,798,757 12

DÉPENSES

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1922

	$ c.	$ c.
Total des dépenses		65,798,757 12
Dépenses imputables sur compte, chemins de fer	52,467,481 89	
Dépenses imputables sur compte, canaux	7,616,746 01	
Dépenses générales	5,714,529 22	
Total des dépenses		65,798,757 12
Classification des dépenses générales:—		
Compte de capital	11,016,888 39	
Compte de revenu	5,369,826 00	
Compte de recettes	49,412,042 73	
		65,798,757 12
Classification des dépenses en détail:—		
Chemins de fer—		
Dépenses au compte de capital—chemins de fer		4,553,638 03
Dépenses au compte des recettes—chemins de fer		47,114,745 83
Dépenses au compte des revenus—chemins de fer en général		799,098 03
Total des dépenses au compte des chemins de fer, $52,467,481.89		
Canaux—		
Dépenses au compte de capital—Canaux		4,482,638 65
Dépenses au compte du revenu—Canaux	744,990 40	
Dépenses au compte du revenu—Canaux, en général	91,820 06	836,810 46
Dépenses au compte des recettes—Canaux, personnel	983,042 31	
Dépenses au compte des recettes—Canaux, personnel en général	148,136 09	1,131,178 40
Dépenses au compte des recettes—Canaux, réparations	1,105,053 90	
Dépenses au compte des recettes—Canaux, réparations en général	61,064 60	1,166,118 50
Total des dépenses pour canaux, $7,616,746.01		
Dépenses générales—Compte de capital	1,980,611 71	
Dépenses générales—Compte du revenu	3,733,917 51	5,714,529 22
Total des dépenses		65,798,757 12

RECETTES

ÉTAT GÉNÉRAL des recettes perçues durant l'exercice clos le 31 mars 1922

	$ c.	$ c.
TOTAL DES RECETTES PERÇUES AU COURS DE L'EXERCICE	....	41,592,463 94
Recettes des chemins de fer	40,787,945 36	
Recettes des canaux	804,518 58	
Total des recettes comme ci-haut	....	41,592,463 94
ÉTAT DÉTAILLÉ DES RECETTES PERÇUES—		
Chemins de fer—		
Chemin de fer Intercolonial, le Nouveau-Brunswick et Ile du Prince Edouard compris	24,605,887 19	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	888,394 77	
Chemin de fer Transcontinental-National	14,585,286 04	
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	53,165 91	
Chemin de fer Salisbury et Albert	58,488 97	
Chemin de fer Elgin et Havelock	20,729 52	
Chemin de fer St. Martin	23,288 76	
Chemin de fer York et Carleton	7,957 07	
Chemin de fer Québec et Saguenay	129,557 95	
Chemin de fer Caraquet et Gulf Shore	99,170 02	
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	14,591 41	
Chemin de fer Cape Breton	24,853 93	
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	29,475 26	
Total	40,540,846 80	
Chemin de fer Saint-Jean et Québec	247,098 56	
Recettes totales des chemins de fer	....	40,787,945 36
Canaux—		
Canal Welland	72,830 95	
Canal Welland, Port-Colborne (élévateur de)	294,558 51	
Canal Welland, maritime	4,342 98	
Canal Lachine	189,752 95	
Canal Beauharnois	16,781 69	
Canal Soulanges	3,720 49	
Canal Cornwall	22,948 00	
Canal Williamsburg	1,722 10	
Canal Chambly	917 00	
Canal Carillon et Grenville	878 00	
Canal Rideau	7,604 04	
Canal Trent	187,846 87	
Canal St-Pierre	9 00	
Canal Sault Ste-Marie	116 00	
Canal Murray	248 00	
Canal et écluse Ste-Anne	241 00	
Canal de la Chute des Chats	1 00	
Total des recettes des canaux	....	804,518 58
Total des recettes de l'exercice	....	41,592,463 94

ÉTAT des dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922

Chemins de fer	Imputable sur le capital	Imputable sur le revenu	Imputable sur les dépenses. Travaux	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	2,586,658 31	....	28,353,435 33	30,940,093 64
Ch. de fer Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	178,227 21	....	I	178,227 21
Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard	30,739 22	....	1,514,808 99	1,545,548 21
Ch. de fer International du Nouv.-Brunswick.	39,759 86	....	I	39,759 86
Ch. de fer Transcontinental National	675,359 48	....	15,697,234 75	16,372,594 23
Ch. de fer Moncton et Bouctouche	122,552 32	....	98,043 60	220,595 92
Ch. de fer Salisbury et Albert	132,123 14	....	117,870 87	249,994 01
Ch. de fer St. Martin	58,721 99	}*	66,677 23	126,804 61
" " achat	1,405 39			
Ch. de fer Elgin et Havelock	16,345 88	....	60,900 19	77,246 07
Ch. de fer York et Carleton	236 30	}*	24,429 02	32,141 48
" " achat	7,476 16			
Ch. de fer Quebec et Saguenay	29,526 14	....	163,362 18	192,888 32
Ch. de fer Caraquet et Gulf Shore	288,371 67	....	262,111 41	550,483 08
Ch. de fer Lotbinière et Mégantic	9,478 34	....	41,240 69	50,719 03
Ch. de fer Cap Breton	4,470 65	}*	50,092 07	55,329 84
" " achat	767 12			
Ch. de fer de la Baie d'Hudson	61,563 43	....	101,396 34	162,959 77
" " termini de Port Nelson	34,769 87	*..............	....	34,769 87
Ch. de fer St. John et Quebec	....	....	563,143 16	563,143 16
Ch. de fer du gouv. canadien—Divers	105,191 23	}*..............	....	275,085 55
Matériel de chemin de fer—roulant	169,894 32			
	4,553,638 03	....	47,114,745 83	51,668,383 86

Y compris frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.
*N'apparaît pas au rapport sur les chemins de fer du gouvernement canadien.
Ces chiffres valent pour l'exercice clos le 31 mars 1922, alors que les chiffres relatifs aux Chemins de fer du gouvernement canadien valent pour l'exercice clos le 31 déc. 1921, ce qui explique l'écart des états.

ÉTAT des dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922—*Fin*

Nom du chemin de fer	Capital	Revenu	Frais d'exploitation	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Commission des ch. de fer—entretien	....	205,984 40	....	205,984 40
" " statutaire	....	53,766 66	....	53,766 66
Arpentages et inspections	....	55,745 48	....	55,745 48
Fonds pour croisements de voies	....	13,292 44	....	13,292 44
Wagon du Gouverneur général, service du	....	16,364 91	....	16,364 91
Contribution à l'Association Internationale du Congrès des ch. de fer	....	97 33	....	97 33
Pour solder les dépenses relatives à l'acquisition du Grand-Tronc et autres systèmes auxiliaires	....	453,846 81	....	453,846 81
Total	....	799,098 03	....	799,098 03
Grand total, chemins de fer	4,553,638 03	799,098 03	47,114,745 83	52,467,481 89
DIVERS				
Comptes divers de matériel de chemins de fer, crédit n° 113 ......$ 1,776,085 02; Divisions de la cour d'Echiquier 204,526 69	1,980,611 71	....	....	1,980,611 71
Commissaire des Grandes routes	....	51,055 28	....	51,055 28
Impressions et papeterie	....	4,966 59	....	4,966 59
Loi des Grandes routes du Canada	....	3,399,008 20	....	3,399,008 20
Loi de compensation ouvrière, chap. 15, Statuts du Canada, 1918	....	65,869 99	....	65,869 99
Loi de retraite, 1920, pension n° 4	....	23,778 13	....	23,778 13
Dépenses imprévues, crédit n° 290	....	15,445 35	....	15,445 35
Versement d'indemnités au vapeur *Harlem*	....	58,604 86	....	58,604 86
Ch. de fer du gouv. canadien—Règlement des réclamations nées du service militaire effectué par des employés des chemins de fer du gouv. canadien	....	79,043 33	....	79,043 33
Chemins de fer du gouv. canadien—Supplément de l'allocation de pension	....	36,145 78	....	36,145 78
Total	1,980,611 71	3,733,917 51	....	5,714,529 22

ÉTAT des dépenses sur les canaux pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922

Canaux	Imputable sur le capital	Imputable sur le revenu	Imputable sur les recettes — Personnel	Imputable sur les recettes — Réparations	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville	....	24,999 24	33,472 82	35,627 19	94,099 25
Chambly	....	24,331 04	46,140 24	71,882 15	142,353 43
Cornwall	....	....	89,457 30	81,706 21	171,163 51
Lachine	....	49,510 23	137,759 67	207,223 00	394,492 90
Murray	....	....	7,262 46	5,379 46	12,641 92
Rideau	....	....	76,482 08	256,637 58	333,119 66
Sault Ste-Marie	....	....	39,470 87	29,906 33	69,377 20
Soulanges	....	8,975 25	48,055 29	111,956 45	168,986 99
Ecluse Ste-Anne	....	3,297 89	7,206 48	5,257 67	15,762 04
Lac St-François	....	....	....	....	....
Ecluse St-Ours	....	4,337 70	5,398 91	7,045 71	16,782 32
St-Pierre	....	....	5,382 42	324 48	5,706 90
Trent	195,823 04	478,126 50	109,891 51	75,426 37	859,267 42
Welland	7,000 00	151,412 55	331,182 90	180,014 37	669,609 82
Welland maritime	4,279,815 61	....	....	....	4,279,815 61
Williamsburg	....	....	45,879 36	36,666 93	82,546 29
	4,482,638 65	744,990 40	983,042 31	1,105,053 90	7,315,725 26
En général pour les canaux					
Dragueurs, Québec, canaux	....	19,424 31	33,478 15	17,628 34	70,530 80
Dragueurs, Rideau, canal	....	....	....	34,128 44	34,128 44
Travail du dimanche	....	....	78,971 89	....	78,971 89
Relevés hydrauliques et inspections	....	66,800 25	....	....	66,800 25
Canaux de Québec					
Entretien	....	....	35,683 05	....	35,683 05
Jetée de la Baie de la Faim	....	....	....	9,307 82	9,307 82
Divers					
Gratification en vertu de la Loi de modification du Service Civil en faveur des dépendants des employés morts	....	5,595 50	....	....	5,595 50
Recettes des canaux	....	....	3 00	....	3 00
Total	....	91,820 06	148,136 09	61,064 60	301,020 75
Grand total	4,482,638 65	836,810 46	1,131,178 40	1,166,118 50	7,616,746 01

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

Dépenses pour chemins de fer	4,553,638 03	799,098 03	47,114,745 83	52,467,481 89
Dépenses pour canaux	4,482,638 65	836,810 46	2,297,296 90	7,616,746 01
Dépenses diverses, en général	1,980,611 71	3,733,917 51	....	5,714,529 22
Grand total	11,016,888 39	5,369,826 00	49,412,042 73	65,798,757 12

DÉPENSES pour canaux jusqu'au 31 mars 1922

COMPTE DE CAPITAL

Canal	Années précédentes	1921–22	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	.....	.....	.....
Beauharnois	1,636,690 26	.....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	4,191,756 51	.....	4,191,756 51
Chambly	780,996 52	.....	780,996 52
Cornwall	7,246,304 21	.....	7,246,304 21
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46	.....	382,391 46
Lachine	14,132,684 80	.....	14,132,684 80
Lac St-François	75,906 71	.....	75,906 71
Lac St-Louis	298,176 11	.....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	.....	1,248,946 71
Rideau	4,210,274 31	.....	4,210,274 31
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	.....	4,935,809 42
Soulanges	7,904,044 53	.....	7,904,044 53
Ecluse Ste-Anne	1,170,215 63	.....	1,170,215 63
Fleuve St-Laurent et canaux—			
Chenal du Nord	1,995,142 87	.....	1,995,142 87
Biefs du fleuve	483,830 20	.....	483,830 20
Chenal des Galops	1,039,895 65	.....	1,039,895 65
Ecluse St-Ours	127,228 56	.....	127,228 56
St-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Trent	18,654,195 74	195,823 04	18,850,018 78
Welland	29,399,405 93	7,000 00	29,406,405 93
Welland (maritime)	25,340,733 82	4,279,815 61	29,620,549 43
Williamsburg	1,334,551 80	.....	1,334,551 80
Farran's-Point	877,090 57	.....	877,090 57
Galops	6,143,468 11	.....	6,143,468 11
Rapide Plat	2,159,880 80	.....	2,159,880 80
Total	136,907,767 60	4,482,638 65	141,390,406 25
Canaux, général	34,966 69	.....	34,966 69
Grand total	136,942,734 29	4,482,638 65	141,425,372 94

COMPTE DE REVENU

Canal	Années précédentes	1921–22	Total
Baie Verte	44,387 53	.....	44,387 53
Beauharnois	265,810 84	.....	265,810 84
Carillon et Grenville	402,089 05	24,999 24	427,088 29
Chambly	790,949 49	24,331 04	815,280 53
Cornwall	637,119 09	.....	637,119 09
Culbute (écluse et barrage)	60,923 37	.....	60,923 37
Lachine	1,736,211 86	49,510 23	1,785,722 09
Lac St-François	27,028 08	.....	27,028 08
Lac St-Louis	.....	.....	.....
Murray	101,457 76	.....	101,457 76
Rideau	679,479 05	.....	679,479 05
Sault Ste-Marie	280,098 04	.....	280,098 04
Soulanges	260,714 27	8,975 25	269,689 52
Ste-Anne (écluse)	95,180 28	3,297 89	98,478 17
St-Laurent (fleuve et canaux)	128,298 11	.....	128,298 11
St-Ours (écluse)	174,028 88	4,337 70	178,366 58
St-Pierre	735,550 22	.....	735,550 22
Tay	748 65	.....	748 65
Trent	1,375,057 91	478,126 50	1,853,184 41
Welland	2,688,745 80	151,412 55	2,840,158 35
Welland (maritime)	.....	.....	.....
Williamsburg	355,702 84	.....	355,702 84
Total	10,839,581 12	744,990 40	11,584,571 52
Canaux, général	836,262 59	91,820 06	928,082 65
Grand total	11,675,843 71	836,810 46	12,512,654 17

Dépenses pour canaux au 31 mars 1922

COMPTE DE REVENU—PERSONNEL

Canaux	Exercices précédents	1920-21	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	....	....	....
Beauharnois	649,574 89	....	649,574 89
Carillon et Grenville	922,698 93	33,472 82	956,171 75
Chambly	1,141,420 49	46,140 24	1,187,560 73
Cornwall	1,987,409 26	89,457 30	2,076,866 56
Ecluse et barrage de la Culbute	11,507 48	....	11,507 48
Lachine	3,179,426 82	137,759 67	3,317,186 49
Murray	167,547 20	7,262 46	174,809 66
Rideau	2,000,636 04	76,482 08	2,077,118 12
Sault Ste-Marie	542,481 87	39,470 87	581,952 74
Soulanges	696,753 94	48,055 29	744,809 23
Ecluse Ste-Anne	134,787 27	7,206 48	141,993 75
Ecluse de St-Ours	137,649 26	5,398 91	143,048 17
St-Pierre	137,865 80	5,382 42	143,248 22
Trent	918,826 03	109,891 51	1,028,717 54
Welland	5,711,629 90	331,182 90	6,042,812 80
Williamsburg	812,632 52	45,879 36	858,511 88
Total	19,152,847 70	983,042 31	20,135,890 01
Canaux, en général	2,468,753 60	148,136 09	2,616,889 69
Grand total	21,621,601 30	1,131,178 40	22,752,779 70

COMPTES DES RECETTES—REPARATIONS

Baie Verte	....	....	....
Beauharnois	525,691 23	....	525,691 23
Carillon et Grenville	648,710 58	35,627 19	684,337 77
Chambly	1,128,046 55	71,882 15	1,199,928 70
Cornwall	1,200,696 06	81,706 21	1,282,402 27
Ecluse et barrage de la Culbute	7,036 15	....	7,036 15
Lachine	2,728,353 23	207,223 00	2,935,576 23
Murray	116,479 46	5,379 46	121,858 92
Rideau	2,131,387 48	256,637 58	2,388,025 06
Sault Ste-Marie	477,637 19	29,906 33	507,543 52
Soulanges	802,819 69	111,956 45	914,776 14
Ecluse de Ste-Anne	162,491 51	5,257 67	167,749 18
Ecluse de St-Ours	126,586 42	7,045 71	133,632 13
St-Pierre	37,217 56	324 48	37,542 04
Trent	990,380 09	75,426 37	1,065,806 46
Welland	4,288,512 63	180,014 37	4,468,527 00
Williamsburg	705,141 29	36,666 93	741,808 22
Total	16,077,187 12	1,105,053 90	17,182,241 02
Canaux, en général	683,607 18	61,064 60	744,671 78
Grand total	16,760,794 30	1,166,118 50	17,926,912 80

TOTAL des déboursés pour canaux au 31 mars 1922

Canaux	Capital	Revenu	Recettes		Total
			Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	....	44,387 53	....	....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,191,756 51	427,088 29	956,171 75	684,337 77	6,259,354 32
Chambly	780,996 52	815,280 53	1,187,560 73	1,199,928 70	3,983,766 48
Cornwall	7,246,304 21	637,119 09	2,076,866 56	1,282,402 27	11,242,692 13
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	14,132,684 80	1,785,722 09	3,317,186 49	2,935,576 23	22,171,169 61
Lac St-François	75,906 71	27,028 08	....	....	102,934 79
Lac St-Louis	298,176 11	....	....	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,457 76	174,809 66	121,858 92	1,647,073 05
Rideau	4,210,274 31	679,479 05	2,077,118 12	2,388,025 06	9,354,896 54
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	280,098 04	581,952 74	507,543 52	6,305,403 72
Soulanges	7,904,044 53	269,689 52	744,809 23	914,776 14	9,833,319 42
Ecluse de Ste-Anne	1,170,215 63	98,478 17	141,993 75	167,749 18	1,578,436 73
Fleuve St-Laurent et canaux—					
Chenal du Nord	1,995,142 87				
Biefs du fleuve	483,830 20	128,298 11	....	....	3,647,166 83
Chenal des Galops	1,039,895 65				
Ecluse de St-Ours	127,228 56	178,366 58	143,048 17	133,632 13	582,275 44
St-Pierre	648,547 14	735,550 22	143,248 22	37,542 04	1,564,887 62
Tay	489,599 23	748 65	....	....	490,347 88
Trent	18,850,018 78	1,853,184 41	1,028,717 54	1,065,806 46	22,797,727 19
Welland	29,406,405 93	2,840,158 35	6,042,812 80	4,468,527 00	42,757,904 08
Welland (maritime)	29,620,549 43	....	....	....	29,620,549 43
Williamsburg	1,334,551 80				
Pointe Farran	877,090 57				
Galops	6,143,468 11	355,702 84	858,511 88	741,808 22	12,471,014 22
Rapide Plat	2,159,880 80				
Total	141,390,406 25	11,584,571 52	20,135,890 01	17,182,241 02	190,293,108 80
Canaux, en général	34,966 69	928,082 65	2,616,889 69	744,671 78	4,324,610 81
Grand total	141,425,372 94	12,512,654 17	22,752,779 70	17,926,912 80	194,617,719 61

DÉBOURSÉS annuels sur les canaux et recettes perçues au 31 mars 1922

—	Clôture de l'année	Capital	Revenu	Recettes		Recettes perçues
				Personnel	Réparations	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement antérieurement à la Confédération, y compris les déboursés du gouvernement impérial	......	20,593,866 13	98,378 46	....	....	....
Déboursés du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivement	......	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Déboursés du gouv. depuis....	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025,03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" "	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 54
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 82
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 33
" "	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 81
" "	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 68
" "	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 66
" "	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 19
" "	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	†79,536 58
" "	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 25
" "	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 71
" "	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 11
" "	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 16
" "	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 25
" "	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 23
" "	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 46
" "	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" "	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 69
" "	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 08
" "	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,170 67	562,599 27	427,763 16
" "	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 26
" "	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
" "	1918	1,781,957 07	90,255 66	743,857 09	540,331 49	414,868 21
" "	1919	2,211,935 48	137,604 37	733,090 71	698,878 14	387,654 90
" "	1920	4,579,565 22	743,877 26	745,986 58	713,334 83	442,193 02
" "	1921	5,449,961 68	1,104,239 51	815,979 22	920,992 94	366,010 69
" "	1922	4,482,638 65	744,990 40	983,042 31	1,105,053 90	804,518 58
Total*..............	......	141,390,406 25	11,584,571 52	20,135,890 01	17,182,241 02	19,080,516 73

*Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général, mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.
†Droits de péage abolis cette année.

ÉTAT des recettes des canaux au cours de l'exercice clos le 31 mars 1922

Division de perception	Droits	Loyers	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland—			
Port-Colborne	63 82	13,009 10	13,072 92
Elévateur de Port-Colborne	294,558 51	....	294,558 51
Port-Dalhousie	456 67	59,301 36	59,758 03
Totaux	295,079 00	72,310 46	367,389 46
Canal Welland (maritime)	....	4,342 98	4,342 98
Canaux du Saint-Laurent—			
Coteau-Landing (canal Beauharnois)	289 54	16,492 15	16,781 69
" " (canal Soulanges)	128 00	3,592 49	3,720 49
Cornwall	511 50	22,436 50	22,948 00
Cardinal—Canal Williamsburg	30 00	1,692 10	1,722 10
Canal Lachine (Montréal)	15,939 38	171,575 12	187,514 50
" " (Lachine)	2,142 45	96 00	2,238 45
Totaux	19,040 87	215,884 36	234,925 23
Canal Chambly—			
Chambly	....	659 00	659 00
St-Jean	72 00	126 00	198 00
Ecluse de Saint-Ours	....	60 00	60 00
Totaux	72 00	845 00	917 00
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal Carillon et Grenville—			
Grenville	8 00	37 00	45 00
Carillon	....	833 00	833 00
Ecluse de Sainte-Anne	82 00	159 00	241 00
Canal des chutes des Chats	....	1 00	1 00
Totaux	90 00	1,030 00	1,120 00
Canal Rideau—			
Ottawa	231 00	6,578 82	6,809 82
Kingston-Mills	....	551 40	551 40
Smiths-Falls	45 00	197 82	242 82
Totaux	276 00	7,328 04	7,604 04
Canal Saint-Pierre	....	9 00	9 00
Canal Murray	....	248 00	248 00
Canal de la Trent	28 00	187,818 87	187,846 87
Canal du Sault Ste-Marie	....	116 00	116 00
Grand total	314,585 87	489,932 71	804,518 58
Montant net déposé chez le receveur général	....	....	804,518 58

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES, montrant le loyer accumulé, payé, et les soldes dus au 31 mars 1922.

Solde dû au 1er avril 1920	Loyers de chutes d'eau et autres accumulés	Loyer de la maison des éclusiers	Totaux	Canaux	Rabais sur surtaxes	Déposé chez le receveur général		Solde dû au 31 mars 1921	Totaux
						Loyer de la maison des éclusiers	Loyers de chutes d'eau, etc.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
65,905 76	76,401 76	2,217 00	144,524 52	Welland	12,061 38	2,283 00	70,027 46	60,152 68	144,524 52
416 00	495 00	4,181 98	5,092 98	Welland (de haute navigation)	...	3,818 98	524 00	750 00	5,092 98
3,102 00	2,463 10	216 00	5,781 10	Williamsburg	850 00	216 00	1,476 10	3,239 00	5,781 10
...	22,571 50	...	22,571 50	Cornwall	...	...	22,436 50	135 00	22,571 50
6,758 84	14,826 15	...	21,584 99	Beauharnois	3,157 00	...	16,492 15	1,935 84	21,584 99
13,011 09	172,796 58	204 00	186,011 67	Lachine	6,062 61	204 00	171,467 12	8,277 94	186,011 67
920 00	124 00	669 00	1,713 00	Chambly	813 00	663 00	182 00	55 00	1,713 00
9,471 15	8,125 22	2,010 00	19,606 37	Rideau	2,800 73	2,130 00	5,198 04	9,477 60	19,606 37
222,211 66	81,087 80	1,717 34	305,016 80	Trent	35 50	1,857 84	185,961 03	117,162 43	305,016 80
...	116 00	...	116 00	Sault Ste-Marie	...	...	116 00	...	116 00
21,670 25	652 00	192 00	22,514 25	Carillon et Grenville	21,629 25	192 00	678 00	15 00	22,514 25
48 00	3,316 49	276 00	3,640 49	Soulanges	...	276 00	3,316 49	48 00	3,640 49
16 00	33 00	120 00	169 00	Ecluse de Ste-Anne	...	125 00	34 00	10 00	169 00
...	1 00	...	1 00	Chute des Chats	...	...	1 00	...	1 00
2 00	7 00	...	9 00	St-Pierre	...	...	9 00	...	9 00
5 00	13 00	240 00	258 00	Murray	...	235 00	13 00	10 00	258 00
343,537 75	383,029 60	12,043 32	738,610 67	...	47,409 47	12,000 82	477,931 89	201,268 49	738,610 67

Canal Welland (haute navigation)—Etat indiquant les sommes déboursées pour sa construction

—		Exercice clos en	Capital
			$ c.
Déboursés de l'Etat		1914	994,257 60
" "		1915	4,074,200 69
" "		1916	4,892,105 15
" "		1917	3,513,769 82
" "		1918	1,235,046 59
" "		1919	1,823,875 96
" "		1920	3,499,963 35
" "		1921	5,070,297 57
" "	$5,429,566 86		
Moins la revente des matériaux	1,149,751 25	1922	4,279,815 61
Total		....	29,383,332 34

Déboursé, comme ci-dessus		$ 29,383,332 34
Auquel il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, forage etc., imputés comme suit sur la mise de fonds de l'entreprise du canal Welland:		
1905–06	$ 13,231 97	
1906–07	10,825 27	
1907–08	8,300 34	
1908–09	19,993 37	
1909–10	9,979 91	
1910–11	21,229 35	
1911–12	23,138 60	
1912–13	112,890 92	
1915–16	17,627 36	
		237,217 09
Coût total du canal de haute navigation Welland au 31 mars 1922		$ 29,620,549 43

Chemin de fer de la baie d'Hudson et des terminus de Port-Nelson.—Etat indiquant les sommes déboursées au 31 mars 1922.

—	Exercice finissant	Chemin de fer de la Baie d'Hudson	Termini de Port-Nelson	Total
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Déboursés de l'Etat	1909	92,427 83	....	92,427 83
" "	1910	53,042 63	....	53,042 63
" "	1911	184,149 81	....	184,149 81
" "	1912	159,632 00	....	159,632 00
" "	1913	1,009,024 52	90,038 63	1,099,063 15
" "	1914	3,071,631 22	1,427,086 03	4,498,717 25
" "	1915	3,256,074 39	1,517,669 60	4,773,743 99
" "	1916	2,983,425 47	1,905,706 30	4,889,131 77
" "	1917	1,792,190 39	812,089 55	2,604,279 94
" "	1918	1,288,789 61	590,909 39	1,879,699 00
" "	1919	641,318 69	*78,760 89*	562,557 80
" "	1920	*247,153 67*	11,545 19	*235,608 48*
" "	1921	....	*121,063 71*	*121,063 71*
" "	1922	61,563 43	34,769 87	96,333 30
		14,346,116 32	6,189,989 96	20,536,106 28

COMPTE DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.—Etat des déboursés au 31 mars 1922 relatifs à l'enlèvement de rails pour le compte du gouvernement impérial, tous frais, dommages et déboursés quelconques échéant au Gouvernement de Sa Majesté en Angleterre; par arrêté en conseil daté d'Ottawa le 19 décembre 1916.

Déboursés de l'exercice 1916-17	$	393,053 89
" " 1917-18		3,603,279 05
" " 1918-19		178,680 85
" " 1919-20		348,103 36
" " 1920-21		777,814 83
" " 1921-22		134,679 86
Moins les versements effectués par le Bureau Impérial des munitions pour les rails		5,435,611 60
	$	1,356,615 62
Total	$	4,078,995 98
Déboursés de l'exercice 1919-20	$	14,930 55
" " 1920-21		799,941 02
" " 1921-22		453,846 81
Total	$	1,268,718 38

LOI DES CHEMINS DU CANADA.—Assistance accordée aux provinces pour l'amélioration des chemins

Déboursés de l'exercice 1920-21	$	535,000 97
" " 1921-22		3,399,008 20
	$	3,934,009 17

PONT DE QUÉBEC.—Sommes déboursées pour sa construction

—	Exercice finissant	Capital	Recettes
		$ c.	$ c.
Déboursâs du gouvernement	1909		422,867 12
" "	1910		111,788 02
" "	1911	227,563 40	
" "	1912	603,293 07	
" "	1913	1,512,825 96	
" "	1914	2,604,105 61	
" "	1915	2,816,305 10	
" "	1916	2,746,813 70	
" "	1917	2,733,677 00	
" "	1918	931,278 01	
" "	1919	656,761 79	
" "	1920	*880 65*	
" "	1921		24,555 50
		14,831,742 99	559,210 64
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co			100,000 00
		14,831,742 99	459,210 64

Frais comme ci-dessus, imputables sur le capital		$ 14,831,742 99
A même ces déboursés on a crédité un total de $91,188.10, reçus pour la vente de l'acier et des matériaux employés provenant du pont écroulé.		
Auquel il faut ajouter les montants payés par le ministère des Finances et qui ne sont pas compris dans le montant précité:		
Montant garanti par la loi de 1903 chap. 54	$ 6,424,781 00	
Montant payé à la province de Québec	250,000 00	
Montant payé à la ville de Québec	300,000 00	
Montant payé à Emile Tanguay, suivant le jugement de la cour Suprême	485 20	
		6,975,266 20
		$ 21,807,009 19
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co		100,000 00
S'accorde avec les comptes publics, bilan de 1919		$ 21,707,009 19
Auquel il faut ajouter les dépenses au compte du revenu, 1909, 1920 et 1921	$ 559,210 64	
A ajouter également les sommes payées en subventions en 1901, 1902 et 1903	374,353 33	
		933,563 97
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1922		$ 22,640,573 16

DÉBOURSÉS pour les chemins de fer du gouvernement canadien au 31 mars 1922

COMPTE DU CAPITAL

Chemin de fer	Années précédentes	Exercice finissant le 31 mars 1922	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer du gouvernement canadien—			
Réseau du chemin de fer Intercolonial—			
Canada Eastern	819,000 00	....	819,000 00
Cape Breton Ry	3,964,432 56	5,237 77	3,969,670 33
Drummond County Ry	1,464,000 00	....	1,464,000 00
Eastern Extension Ry	1,324,042 81	....	1,324,042 81
Mo ntreal and European Ry	333,942 72	....	333,942 72
Oxford and New Glasgow Ry	1,949,063 21	....	1,949,063 21
Chemin de fer Intercolonial	132,922,112 35	2,586,658 31	135,508,770 66
Total	142,776,593 65	2,591,896 08	145,368,489 73
Ch. de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	618,314 86	178,227 21	796,542 07
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	12,806,036 27	30,739 22	12,836,775 49
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	2,896,354 43	39,759 86	2,936,114 29
Transcontinental National	167,812,567 55	675,359 48	168,487,927 03
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	149,615 75	122,552 32	272,168 07
Chemin de fer Salisbury et Albert	299,779 51	132,123 14	431,902 65
Chemin de fer St. Martin	239,783 17	60,127 38	299,910 55
Chemin de fer Elgin et Havelock	118,204 15	16,345 88	134,550 03
Chemin de fer York et Carleton	22,047 85	7,712 46	29,760 31
Chemin de fer Québec et Saguenay	7,708,325 24	29,526 14	7,737,851 38
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore	229,600 00	288,371 67	517,971 67
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	346,715 00	9,478 34	356,193 34
Chemin de fer de la baie d'Hudson	20,439,772 98	96,333 30	20,536,106 28
Chemins de fer de l'Etat, matériel roulant	39,589,062 25	275,085 55	39,864,147 80
*b*Pont de Québec	14,831,742 99	....	14,831,742 99
Total	410,884,515 65	4,553,638 03	415,438,153 68
Autres chemins de fer et divers—			
Chemin de fer Canadian-Northern	9,999,999 90	....	9,999,999 90
Chemin de fer Annapolis et Digby	660,683 09	....	660,683 09
*a*European and North American Ry	88,363 18	....	88,363 18
*a*Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	208,509 72	....	208,509 72
*c*Chemin de fer de l'embranchement de Carleton	48,410 48	....	48,410 48
Chemin de fer du Pacifique-Canadien	62,789,776 09	....	62,789,776 09
Territoire du Yukon, ch. de fer de Stikine à Teslin	283,323 55	....	283,323 55
Wagons du Gouverneur général	71,538 82	....	71,538 82
Dépenses diverses	18,345 00	....	18,345 00
Total	485,053,465 48	4,553,638 03	489,607,103 51

*a*Le montant payé pour cette ligne entre 1868 et 1873, inclusivement, a été transféré au compte du Fonds consolidé.

*b*Voir le tableau spécial.

*c*Ce chemin de fer qui a coûté $88,410.88, a été vendu en 1893 à la ville de St-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000. (Chap. 6, Victoria.)

Déboursés pour les chemins de fer du gouvernement canadien au 31 mars 1922

COMPTE DU REVENU

Chemins de fer	Années précédentes	1921-22	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	280,000 00	....	280,000 00
Dépenses diverses	459,210 64	....	459,210 64
Total	739,210 64	....	739,210 64
Chemin de fer Annapolis et Digby	8,381 82	....	8,381 82
Total	747,592 46	....	747,592 46

Déboursés pour les chemins de fer (compte de revenu)—Frais d'exploitation

—	Années précédentes	1921-22	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemins de fer du gouvernement canadien—			
*Chemin de fer Intercolonial	340,467,332 76	28,353,435 33	368,820,768 09
†Intercolonial—Améliorations permanentes et autres	2,586,230 21	....	2,586,230 21
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	18,582,405 19	1,514,808 99	20,097,214 18
Chemin de fer International du Nouv.-Brunswick	2,005,026 56	....	2,005,026 56
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	261,465 68	98,043 60	359,509 28
Chemin de fer Salisbury et Albert	376,304 99	117,870 87	494,175 86
Chemin de fer St. Martin	181,128 72	66,677 23	247,805 95
Chemin de fer York et Carleton	74,811 10	24,429 02	99,240 12
Chemin de fer Elgin et Havelock	166,297 93	60,900 19	227,198 12
Chemin de fer St-Jean et Québec	1,379,139 63	563,143 16	1,942,282 79
Chemin de fer Transcontinental National	65,451,431 15	15,697,234 75	81,148,665 90
Chemin de fer Québec et Saguenay	44,598 93	163,362 18	207,961 11
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore	106,121 41	262,111 41	368,232 82
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	43,171 86	41,240 69	84,412 55
Chemin de fer du Cap-Breton	24,432 31	50,092 07	74,524 38
Chemin de fer de la baie d'Hudson	149,237 32	101,396 34	250,633 66
Chemin de fer Eastern Extension	538,094 06	....	538,094 06
Total	432,437,229 81	47,114,745 83	479,551,975 64
Autres chemins de fer et divers—			
Chemin de fer du Pacifique-Canadien	318,216 30	....	318,216 30
Divers	136,789 97	....	136,789 97
Total	432,892,236 08	47,114,745 83	480,006,981 91

*Y compris les déboursés pour les chemins de fer de la baie des Chaleurs en 1897, s'élevant à $18,679.

‡Ce montant imputé sur le compte des frais d'exploitation a été porté au crédit du compte du matériel roulant pour l'achat du matériel roulant à même les recettes du chemin de fer.

RECETTES des chemins de fer au 31 décembre 1921

Chemins de fer	Années précédentes	1921	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer du gouvernement canadien—			
Chemin de fer Intercolonial	325,143,673 45	24,605,887 19	349,749,560 64
Ch. de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	114,170 90	*	114,170 90
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	12,248,633 24	888,394 77	13,137,028 01
Chemin de fer International	806,942 71	*	806,942 71
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	130,202 69	53,165 91	183,368 60
Chemin de fer Salisbury et Albert	163,208 62	58,488 97	221,697 59
Chemin de fer St. Martin	56,461 07	23,288 76	79,749 83
Chemin de fer York et Carleton	21,752 88	7,957 07	29,709 95
Chemin de fer Elgin et Havelock	50,612 41	20,729 52	71,341 93
Chemin de fer St-Jean et Québec	632,260 41	247,098 56	879,358 97
Chemin de fer Transcontinental National	51,406,608 92	14,585,286 04	65,991,894 96
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	22,001 27	14,591 41	36,592 68
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore	72,725 29	99,170 02	171,895 31
Chemin de fer du Cap-Breton	9,655 66	24,853 93	34,509 59
Chemin de fer Québec et Saguenay	30,890 99	129,557 95	160,448 94
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	97,652 15	29,475 26	127,127 41
Eastern Extension Railway	462,465 68	....	462,465 68
Total	391,469,918 34	40,787,945 36	432,257,863 70
Autres chemins de fer—			
Chemin de fer du Pacifique Canadien	396,473 75	....	396,473 75
Total	391,866,392 09	40,787,945 36	432,654,337 45

†Recettes comprises dans le compte du chemin de fer Intercolonial..

DÉBOURSÉS communs aux chemins de fer et canaux au 31 mars 1922

	Années précédentes	1921–22	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses, capital	17,396,581 13	1,980,611 71	19,377,192 84
Dépenses, revenu	6,471,652 58	3,733,917 51	10,205,570 09
Dépenses, recettes	69,711 05	....	69,711 05
Total	23,937,944 76	5,714,529 22	29,652,473 98

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Résumé des déboursés et des recettes, au 31 mars 1922

—	Année	Capital	Recettes: Améliorations	Recettes: Frais d'exploitation	Recettes
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais antérieurement à la Confédération	....	13,881,460 65	....	....	....
Depuis la Confédération—					
1868 à 1877 inclusivement	....	33,476,607 70	....	10,059,936 93	7,270,643 05
" " ...	1878	2,643,741 73	....	2,032,873 05	1,514,846 38
" " ...	1879	2,507,053 71	....	2,233,496 34	1,419,955 60
" " ...	1880	6,109,077 14	....	1,851,489 26	1,739,137 25
" " ...	1881	5,577,236 73	....	2,220,421 39	2,200,486 25
" " ...	1882	5,175,046 61	....	2,310,638 54	2,237,583 39
" " ...	1883	11,707,619 02	....	2,636,551 70	2,541,205 41
" " ...	1884	14,013,074 89	....	2,613,508 87	2,551,937 97
" " ...	1885	11,224,244 54	....	2,749,710 53	2,624,243 07
" " ...	1886	4,443,220 17	....	2,819,973 50	2,629,336 35
" " ...	1887	1,846,887 18	....	3,152,650 40	2,840,747 88
" " ...	1888	1,765,582 11	....	3,621,076 62	3,166,253 22
" " ...	1889	2,709,857 37	....	3,513,063 67	3,167,542 67
" " ...	1890	2,392,767 99	....	3,846,044 42	3,203,874 11
" " ...	1891	1,184,317 34	....	3,949,263 73	3,181,888 56
" " ...	1892	417,425 73	....	3,748,597 77	3,136,393 51
" " ...	1893	712,917 44	....	3,288,629 62	3,262,505 62
" " ...	1894	585,749 01	....	3,226,208 13	3,179,019 57
" " ...	1895	376,814 83	....	3,197,846 17	3,129,450 37
" " ...	1896	324,774 72	....	3,254,442 64	3,140,678 47
" " ...	1897	204,624 31	....	3,195,959 58	3,060,074 38
" " ...	1898	270,990 85	....	3,507,248 88	3,313,847 10
" " ...	1899	1,112,348 47	....	3,696,612 31	3,940,570 11
" " ...	1900	3,309,130 42	....	4,665,228 06	4,774,161 87
" " ...	1901	3,922,989 37	....	5,739,051 54	5,213,381 24
" " ...	1902	5,386,611 24	....	5,861,099 54	5,918,990 43
" " ...	1903	3,083,680 86	....	6,474,134 20	6,584,598 77
" " ...	1904	2,619,059 86	....	7,599,958 57	6,627,255 51
" " ...	1905	6,125,481 79	....	8,906,154 35	7,050,892 11
" " ...	1906	6,102,565 74	....	7,893,653 49	7,950,552 97
" " ...	1907	7,174,370 17	....	6,328,745 65	6,509,186 49
" " ...	1908	23,684,005 25	....	9,595,295 43	9,534,569 04
" " ...	1909	29,414,227 34	....	9,764,586 51	8,894,420 42
" " ...	1910	21,505,975 91	....	9,095,903 96	9,647,963 71
" " ...	1911	24,532,466 18	....	10,037,878 77	10,249,394 38
" " ...	1912	23,108,805 52	....	11,074,852 80	11,034,165 83
" " ...	1913	17,375,968 10	....	12,499,925 65	12,442,203 46
" " ...	1914	21,628,095 15	....	13,559,225 45	13,394,317 37
" " ...	1915	21,865,663 92	....	12,474,453 85	12,149,357 32
" " ...	1916	21,155,255 19	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
" " ...	1917	12,003,649 70	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
" " ...	1918	34,699,416 96	....	33,400,460 45	27,240,956 87
" " ...	1919	40,193,180 64	....	43,889,626 07	38,013,725 69
" " ...	1920	11,593,148 00	....	48,194,709 86	41,402,061 36
" " ...	1921	5,096,534 94	....	43,770,971 10	36,814,349 70
" " ...	1922	4,553,638 03	....	47,114,745 83	40,787,945 36
Total	....	474,797,360 52	2,586,230 21	477,283,961 73	432,654,337 45

Montant total des déboursés imputables sur le compte de capital........ ....$ 474,797,360 52
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton.. 40,000 00

*Montant total des déboursés imputables sur le compte de capital..........................$ 474,757 360 52

*La somme payée pour le pont de Québec n'est pas comprise, non plus que la somme de $16,000 pour dépenses diverses en 1914.

Etat des déboursés et des recettes totales du ministère des Chemins de fer et Canaux, avant et depuis la Confédération, au 31 mars 1922

	$ c.	$ c.
Grand total des déboursés		1,276,157,749 95
Déboursés pour chemins de fer	960,205,131 64	
" pour le pont de Québec	15,290,953 63	
" pour subventions aux chemins de fer	76,391,471 09	
" diverses	29,652,473 98	
" pour les canaux	194,617,719 61	
Déboursés totaux		1,276,157,749 95
Classification des déboursés en général—		
Au compte de capital	649,337,816 05	
" des recettes	520,756,385 46	
" de revenu	29,672,077 35	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer	76,391,471 09	
Déboursés totaux		1,276,157,749 95
Classification détaillée des déboursés—		
Chemins de fer—		
Capital	473,703,507 28	
Revenu	6,494,642 45	
Recettes	480,006,981 91	
		960,205,131 64
Pont de Québec—		
Capital	14,831,742 99	
Revenu	459,210 64	
		15,290,953 63
Subventions aux chemins de fer		76,391,471 09
Déboursés totaux pour chemins de fer........$1,051,887,556 36		
Canaux—		
Capital	141,425,372 94	
Revenu	12,512,654 17	
Recettes, personnel	22,752,779 70	
" réparations	17,926,912 80	
		194,617,719 61
Déboursés généraux—		
Capital	19,377,192 84	
Revenu	10,205,570 09	
Recettes	69,711 05	
		29,652,473 98
Grand total des déboursés		1,276,157 749 95

RECETTES ENCAISSÉES

Recettes totales encaissées du 1er juillet au 1867 31 mars 1922—		
Chemins de fer	432,654,337 45	
Canaux	19,080,516 73	
Grand total		451,734,854 18

II. État des subventions versées au 31 mars 1922

Votes de subventions — Autorité	Votes de subventions — Montant	Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1917	1917-18	1918-19	1919-20	Total au 31 mars 1922
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
47 Vic., chap. 8 52 " 3	51.200 00	1	Ch. de fer Alberta Southern, N.-B.	50,460 00	...	...	...	50,460 00
3-4 Geo.V, chap. 46	—	2	Ch. de fer Alberta Central, Alta	404,480 00	...	...	...	404,480 00
62-3 Vic., chap. 7 63-4 " 8 1 Ed. VII, chap. 7	—	3	Ch. de fer Algoma Central and Hudson Bay, Ont.	2,048,704 00	...	...	...	2,048,704 00
9-10 " 51	—	4	Algoma Eastern Ry., maintenant le Manitoulin and North Shore Ry. Co., Ont.	547,648 00	...	...	...	547,648 00
" 7	—	5	Ch. de fer Atlantic and Lake Superior, P.Q.	a163,418 19	...	...	...	a163,418 19
Vic., chap. 14	186,500 annuel pour 20 ans.	6	Ch. de fer Atlantic and Northwestern	3,732,000 00	...	...	...	3,732,000 00
Ed .VII, chap. 43 9-10 " 51	—	7	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co., P.Q.	902,800 00	...	...	...	902,800 00
46 Vic chap. 25 47 " 8 52 " 3	320,000 00 300,000 00	8	Chemin de fer de la baie des Chaleurs, P.Q.	620,000 00	...	...	...	620,000 00
—	—	9	Bay of Quinte Railway, Ontario, maintenant Canadian Northern Ry.	141,722 45	...	...	...	141,722 45
50-1 Vic., chap. 27 56 " 4	62,400 00	10	Chemin de fer de la jonction de Beauharnois, P.Q.	62,400 00	...	...	...	62,400 00
48-9 " 54 49 " 19	22,400 00	11	Ch. de fer Belleville and North Hastings, Ontario	21,888 00	...	...	...	21,888 00
50-1 " 24 51-8 " 4	57,600 00	12	Ch. de fer Brantford, Waterloo and Lake Erie, Ont.	57,600 00	...	...	...	57,600 00
48-9 " 59 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	128,000 00 64,000 00	13	Ch. de fer Brockville, Westport and Sault Ste-Marie, Ont., maintenant le Canadian-Northern	140,800 00	...	...	...	140,800 00
—	—	15	Ch. de fer Bruce Mines and Algoma, Ontario	53,920 00	...	...	...	53,920 00
49 Vic., chap. 10 50-1 " 24	96,000 00 6,400 00	14	Ch. de fer Buctouche and Moncton, Nouveau-Brunswick	101,600 00	...	...	...	101,600 00
48-9 " 59 49 " 10 50-1 " 24 47 " 8 48-9 " 59 49 " 10	96,000 00 38,400 00 180,000 00 128,000 00 19,200 00 32,000 00	16	Chemin de fer Canada Atlantic, Ontario	282,355 20	...	...	...	282,355 20

App., Act. 2, 1918	175,000 00	16½	Ch. de fer Canada Central, Alberta			175,000 00		175,000 00
48-9 " 59	24,439 84	17	Ch. de fer Canada Eastern, anciennement le chemin de fer Northern and Western, dans le N.-B., y compris aussi le ch. de fer de l'embranchement de Chatham	374,839 84				374,839 84
51 " 3	140,800 00							
57-8 " 4	35,200 00							
62-3 " 7	—	18	Canada and Gulf Terminal Ry. Co	210,053 59				210,053 59
47 Vic., chap. 8	32,000 00							
49 " 10	57,600 00							
52 " 3	22,400 00							
53 " 2	48,000 00	19	Canada Northern Quebec Ry. Co., anciennement le chemin de fer du Grand-Nord, P.Q	1,265,357 14				1,265,357 14
56 " 2	47,000 00							
57-8 " 4	70,400 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—							
2 Geo. V, chap. 7	—	20	Canadian Northern Alberta Ry. Co., Alberta	3,094,104 00		25,896 00		3,120,000 00
3-4 " 10								
6-7 Ed. VII, c. 40	—	21	Canadian Northern Ontario Ry. Co	14,386,762 51	80,963 37	17,909 32		14,485,o35 20
7-8 " 63								
"	—	22	Canadian Northern Ry. Co., Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,909,132 00				1,909,132 00
2 Geo. V, chap. 9	—	23	Canadian Northern Pacific Ry. Co., Colomb.-Britan.	5,648,626 37	338,893 63			5,987,520 00
—	—	24	Canadian Northern Quebec Ry., anciennement le chemin de fer Chateauguay and Northern	391,819 75				391,819 75
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	25	Canadian Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique, (passe du Nid de Corbeau)	3,404,720 00				3,404,720 00
—	—	26	Canacian Pacific Ry. Co., (embranchem. de Dyment.)	22,336 00				22,336 00
2 Geo. V, chap. 48	—	27	Canadian Pacific Ry., pont à Edmonton, Alta	126,000 00				126,000 00
3-4 " 46	—	28	Can. Pac. Ry., de Gimli au pont de la riv. Icelandic	80,032 00				80,032 00
—	—	29	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Kootenay à Arrow)	153,866 00				153,866 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	30	Can. Pac. Ry. Co., de Moosejaw dans une dir. n.-ouest	485,474 27				485,474 27
2 Geo. V, chap. 48	—	31	Can. Pac. Ry. Co., pont à Outlook	115,000 00				115,000 00
—	—	32	Can. Pac. Ry. Co., (embranchem. de Pheasant Hills)	435,200 00				435,200 00
—	—	33	Can. Pac. Ry. Co., (embranchem. de Pipestone)	160,000 00				160,000 00
55-6 Vic., chap. 5	80,000 00	34	Can. Pac. Ry. Co.—C.-B. de Revelstoke an lac Arrow	80,000 00				80,000 00
"	—	35	Can. Pac. Ry. Co., (embranchem. de Selkirk)	83,200 00				83,200 00
4 Ed. VII, chap. 34	—	36	Can. Pac. Ry. Co., (embranchem. de Staynerville)	13,024 00				13,024 00
6 " 43	—	37	Can. Pac. Ry. Co., de Teulon à la rivière Icelandic	112,000 00				112,000 00
—	—	38	Can. Pac. Ry. Co., (embranchement de Waskada)	64,000 00				64,000 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	39	Can. Pac. Ry Co., de Winnipeg à Gimli, Man	34,522 43				34,522 43
48-9 Vic., chap. 58	1,500,000 00	40	Prolongement du Pacifique-Canadien	1,500,000 00				1,500,000 00
57-8 " 4	9,000 00	41	Chemin de fer du Cap de la Madeleine, P.Q	7,424 00				7,424 00
—	—	42	Ch. de fer Cape Breton Extension, Nouvelle-Ecosse	196,800 00				196,800 00
46 Vic., chap. 25	115,200 00							
47 " 8	76,800 00	43	Chemin de fer de Caraquet, Nouveau-Brunswick	224,000 00				224,000 00
50-1 " 24	32,000 00							
47 " 8								
51 " 3								
52 " 3	83,612 00							
53 " 2	142,400 00	44	Ch. de fer Central. Nouveau-Brunswick	226,012 54				226,012 54
57-8 " 4	48,000 00							
61 " 1								
62-3 " 1								
2 Ed. VII, chap. 48	—							

II. État des subventions versées au 31 mars 1922—*Suite*

Votes de subventions — Autorité	Votes de subventions — Montant	Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1917	1917-18	1918-19	1919-20	Total au 31 mars 1922
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
46 Vic., chap. 2	1,525,250 00	45	Central Railway of Canada. P.Q.	30,145 02	.....	.....	.....	30,145 02
7 " 8		46	Ch. de fer Central Canada	1,525,250 00	.....	.....	.....	1,525,250 00
6-7 Ed. VII, c. 40	—	47	Central Ontario Railway Co., maintenant ch. de fer Canadian Northern	205,862 79	.....	.....	.....	205,862 79
—		48	Coast Line of Nova Scotia, chemin de fer d'Halifax à Yarmouth, maintenant Canadian Northern	160,000 00	.....	.....	.....	160,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	49	Colchester Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	12,800 00	.....	.....	.....	12,800 00
53 Vic., chap. 2	112,000 00	50	Columbia and Kootenay Ry. Co., Colombie-Britan.	88,800 00	.....	.....	.....	88,800 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	51	Cornwallis Valley Railway Co., Nouvelle-Ecosse	44,800 00	.....	.....	.....	44,800 00
50-1 " 24	44,800 00	52	Cumberland Railway and Coal Co., Nouvelle-Ecosse	39,850 00	.....	.....	.....	39,850 00
5-6 " 5	89,600 00	53	Dominion Coal Company, Nouvelle-Ecosse	87,808 00	.....	.....	.....	87,808 00
50-1 " 24	22,400 00	54	Ch. de fer Dominion Lime Company, P.Q.	15,360 00	.....	.....	.....	15,360 00
50-1 " 24 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4	96,000 00 14,400 00 76,800 00 96,000 00	55	Chemin de fer du comté de Drummond, P.Q.	423,936 00	.....	.....	.....	423,936 00
"	—	56	East Richelieu Valley Railway Co., P.Q., ch. de fer Montreal, Quebec and Southern	69,952 00	.....	.....	.....	69,952 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	57	Ch. de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, Alberta	125,202 84	.....	.....	213,179 64	338,382 48
6-7 Ed. VII, c. 40	—	58	Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co., Alberta, maintenant Canadian Northern Ry.	91,200 00	.....	.....	.....	91,200 00
46 Vic., chap. 25 51 " 3	38,400 00 44,252 82	59	Ch. de fer Egin, Petitcodiac and Havelock, N.-B.	82,652 82	.....	.....	.....	82,652 82
47 " 8	96,000 00	60	Ch. de fer Erie and Huron, Ontario	96,000 00	.....	.....	.....	96,000 00
47 " 6	750,000 00	61	Ch. de fer Esquimalt and Nanaimo, Colombie-Britan.	1,520,560 00	.....	.....	.....	1,520,560 00
2 Geo. V, chap. 48	—	62	Fredericton and Grand Lake Rqilway Co., Nouveau-Brunswick	216,576 00	.....	.....	.....	216,576 00
52 Vic., chap. 3	30,000 00	63	Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge Co., Nouveau-Brunswick	30,000 00	.....	.....	.....	30,000 00
60-61 " 4 63 " 3	500,000 00	64	Ch. de fer Grand Trunk Co., pont Jubilé Victoria, P.Q.	500,000 00	.....	.....	.....	500,000 00
56 " 2	48,000 00	65	Ch. de fer Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie, Ontario	39,744 00	.....	.....	.....	39,744 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	66	Grand Trunk Pacific Co. Co.	1,220,480 00	.....	.....	.....	1,220,480 00

49 Vic., chap.	10	32,000 00							
51-1 "	24	96,000 00	67	Ch. de fer Great Eastern, P.Q.	40,345 00				40,345 00
56 "	2	64,000 00							
53 "	2	37,500 00							
50-1 "	24	51,200 00	68	Guelph Junction, Ontario	46,000 00				46,000 00
57-8 "	4	—	69	Gulf Shore Railway Company, Nouveau-Brunswick	53,699 20				53,699 20
9-10 Ed. VII, c.	51	—	69½	Ha-Ha-Bay Railway Co., P.Q.	231,462 00				231,462 00
—		—	70	Halifax and Southwestern Ry. Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant Canadian Northern Ry	1,238,450 93				1,238,450 93
51-1 Vic., chap.	24	9,600 00	71	Harvey Branch Railway Co., Nouveau-Brunswick	5,553 57				5,553 57
49 "	10	108,800 00	72	Hereford Railway, P.Q.	155,200 00				155,200 00
52 "	3	48,000 00							
46 "	25	156,800 00	73	International Railway, P.Q.	156,800 00				156,800 00
53 "	3								
7-8 Ed. VII, c.	63	—	74	International Ry. of New Brunswick, autrefois Restigouche and Western Ry. Co.	726,080 00				726,080 00
—		—	75	Inverness Railway and Coal Co.	368,545 97				368,545 97
47 Vic., chap.	8	160,000 00	76	Irondale, Bancroft and Ottawa ch. de fer, Ontario, maintenant Canadian Northern Ry.	144,000 00				144,000 00
52 "	3								
49 "	10	38,400 00	77	Ch. de fer Joggins, Nouvelle-Ecosse	37,500 00				37,500 00
50-1 "	24	4,000 00							
6 Ed. VII, chap.	43	—	78	Ch. de fer Kettle Valley, Colombie-Britannique	2,174,190 72				2,174,190 72
46 Vic., chap.	24	89,600 00							
49 "	10	70,000 00							
50-1 "	24	12,800 00	79	Ch. de fer Kingston, Napanee and Western, anciennement ch. de fer Napanee, Tamworth and Quebec, Ontario, maintenant Canadian-Northern	208,732 80				208,732 80
52 "	3	32,000 00							
55-6 "	5	64,000 00							
47 Vic., chap.	8	48,000 00	80	Ch. de fer Kingston and Pembroke, Ontario	48,000 00				48,000 00
6 Ed. VII, chap.	43	—	81	Ch. de fer Klondike Mines	197,184 00				197,184 00
2 "	48	—	82	Kootenay Central Ry. Co., Colombie-Britannique	1,065,856 00				1,065,856 00
50-1 Vic., chap.	23	118,400 00							
55-6 "	4	224,000 00	83	Ch. de fer Lake Erie and Detroit River	475,851 00				475,851 00
62-3 "	5	—							
2 Geo. V, chap.	48	—	84	Lake Erie and Northern Ry. Co., Ontario	320,192 00				320,192 00
50-1 Vic., chap.	24	65,022 00	85	Ch. de fer Lake Temiscamingue Colonization, P.Q.	310,335 95				310,335 95
57-8 "	4	247,940 00							
49 "	10	11,200 00	86	Ch. de fer L'Assomption, P.Q.	11,200 00				11,200 00
50-1 "	24	217,600 00	87	Ch. de fer Laurentian, maintenant Canadian-Northern	217,600 00				217,600 00
48-9 "	50	44,800 00	88	Ch. de fer Leamington and St. Clair, Ontario	51,200 00				51,200 00
50-1 "	24	6,400 00							
6-7 Ed. VII, c.	40	—	89	Ch. de fer Liverpool and Milton, maintenant Canadian Northern	32,000 00				32,000 00
45 Vic., chap.	14	—	90	Lindsay, Bobcaygeon, Pontypool Ry. Co., Ontario	185,173 06				185,173 06
55-6 Vic., chap.	5	48,000 00	91	Ch. de fer Lotbinière and Mégantic, P.Q.	96,000 00				96,000
57-8 "	4	48,000 00							
—		—	92	Maganetawan River Railway Co., Ontario	3,552 00				3,552 00

II. État des subventions versées au 31 mars 1922—*Suite*

Votes de subventions — Autorité	Votes de subventions — Montant	Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1917	1917–18	1918–19	1919–20	Total au 31 mars 1922
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
7–8 Ed. VII, c. 63	—	93	Maritime Coal and Railway Co.	3,200 00				3,200 00
—	—	94	Massawippi Valley Railway Co., P.Q.	5,376 00				5,376 00
—	—	95	Midland Railway Co., Nouvelle-Ecosse	399,060 40				399,060 40
—	—	96	Middleton and Victoria Beach Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant ch. de fer Canadian-Northern	125,760 00				125,760 00
3 Ed. VII, chap. 57	—	97	Minudie Coal Co., Nouvelle-Ecosse	18,544 00				18,544 00
56 Vic., chap. 2	67,200 00							
57–8 " 4	38,400 00	98	Ch. de fer Montfort Colonization, P.Q., maintenant Canadian-Northern	167,440 00				167,440 00
60–1 " 4	66,000 00							
48–9 " 59	30,000 00							
50–1 " 24	64,000 00	99	Ch. de fer Montreal and Champlain Junction, P.Q.	103,600 00				103,600 00
51 " 3	9,600 00							
49 " 10	32,000 00	100	Ch. de fer Montreal and Lake Maskinonge, P.Q.	41,280 00				41,280 00
53 " 2	10,200 00							
50–1 " 24								
53 " 2	192,000 00	101	Ch. de fer Montreal and Ottawa, Ontario	192,000 00				192,000 00
54–5 " 8								
57–8 " 4								
1 Ed. VII, chap. 7	—	102	Ch. de fer Montreal and Province Line, P.Q.	58,560 00				58,560 00
48–9 " 59	72,000 00	103	Ch. de fer Montreal and Sorel, Québec (Quebec, Montreal and Southern)	93,757 57				93,757 57
53 " 2	40,000 00							
53 Vic., chap. 2	361,270 00	104	Ch. de fer Montreal and Western, P.Q.	361,270 00				361,270 00
57–8 " 4	121,600 00	105	Ch. de fer Nakusp and Slocan, Colombie-Britannique	117,760 00				117,760 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	106	Napierville Junction Railway Co., P.Q.	173,440 00				173,440 00
—	—	107	New Brunswick Coal and Railway Co., Nouveau-Brunswick	48,000 00				48,000 00
48–9 Vic., chap. 59	118,400 00	108	Ch. de fer New Brunswick and Prince Edward Island	113,440 00				113,440 00
55–6 " 5	40,000 00	109	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.	39,840 00				39,840 00
Ed. VII, chap. 57	—	110	Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Railway Co	300,800 00				300,800 00
7–8 " 63	—	111	North Shore Railway Co., anciennement Beersville Coal and Railway Co.	27,616 00				27,616 00
—	—	112	Ch. de fer Northern Colonization Railway Co., P.Q.	355,200 00				355,200 00
2 Geo. V, chap. 47	—	113	Northern New Brunswick and Seaboard Railway Co., Nouveau-Brunswick	108,160 00				108,160 00
3–4 " 46								
46 " 26	660,000 00	114	Ch. de fer Northern and Pacific Junction, Ontario	1,320,000 00				1,320,000 00
53 " 2	660,000 00							
55–6 " 5	240,000 00	115	Nova Scotia Central Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant ch. de fer Canadian-Northern	235,200 00				235,200 00
61 "								

56 " 2	32,000 00	116	Ontario, Belmont and Northern Ry. Co., Ontario, (Marmora Ry. & Mining Co.), maintenant ch. de fer Canadian-Northern	30,720 00	....	....	....	30,720 00
53 Geo. V, chap. 2	99,200 00	117	Orford Mountain Railway Company, P.Q.	202,926 50	....	....	....	202,926 50
3 Ed. VII, chap. 2	—							
56 " 2	22,400 00	118	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario	22,400 00	....	....	....	22,400 00
55-6 " 5	—	119	Ch. de fer Ottawa, Arnprior and Parry Sound, Ontario	779,712 00	....	....	....	779,712 00
—	—	120	Ottawa and New-York Railway Company, Ontario	262,384 00	....	....	....	262,384 00
52 Vic., chap. 3	320,000 00	121	Ch. de fer Ottawa, Northern and Western, Québec and Ottawa and Gatineau Valley	414,931 20	....	....	....	414,931 20
57-8 " 6	64,000 00							
60-1 " 4	—							
52 " 3	128,000 00	122	Ch. de fer Parry Sound and Colonization, Ontario	152,800 00	....	....	....	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00							
—	—	123	Ch. de fer Pembroke Southern, Ontario	64,000 00	....	....	....	64,000 00
55-6 Vic., chap. 5	—	124	Phillipsburg Junction Ry. Quarry Co., P.Q.	23,712 00	....	....	....	23,712 00
47 " 8	272,000 00	125	Ch. de fer Pacific Junction, P.Q.	193,578 00	....	....	....	193,578 00
51 " 3	41,000 00							
53 " 2	24,000 00							
60-1 " 4	212,500 00	126	Pontiac Pacific and Ottawa & Gatineau Ry. Co., (Pont Interprovincial, sur riv. Ottawa)	212,500 00	....	....	....	212,500 00
63-4 " 2								
52 " 3	19,200 00	127	Pontiac and Renfrew Railway, Ontario	13,600 00	....	....	....	13,600 00
51 " 3	287,200 00	128	Ch. de fer Port-Arthur, Duluth and Western, Ontario, maintenant ch. de fer Canadian-Northern	271,200 00	....	....	....	271,200 00
53 " 2								
62-3 " 7	1,000,000 00	129	Quebec Bridge Co., P.Q.	374,353 33	....	....	....	374,353 33
63-4 " 8								
47 " 8	60,342 00	130	Ch. de fer Québec Central, P.Q.	585,038 90	....	....	....	585,038 90
51 " 3								
53 " 2	288,000 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—							
45 Vic., chap. 14	384,000 00	131	Quebec and Lake St. John, P.Q., maintenant ch. de fer Canadian-Northern	1,261,463 50	....	....	....	1,261,463 50
46 " 25	80,000 00							
48-49 " 59	96,000 00							
49 " 10	186,295 00							
50-1 " 24	28,800 00							
51 " 3	96,000 00							
52 " 3	64,000 00							
53 " 2	40,000 00							
54-5 " 8	5,250 00							
57-8 " 4	44,800 00							
52 Vic., chap. 3	96,000 00	132	Quebec, Montmorency and Charlevoix Railway Co, P.Q.	96,000 00	....	....	....	96,000 00
56 " 3								
—	—	132½	Quebec, Montreal and Southern Railway Co.—*voir* South Shore Ry., P.Q.					
7-8 Ed. VII, c. 51	—	133	Quebec and Saguenay Railway Co., P.Q.	248,801 28	....	....	....	248,801 28
—	—	134	Schomberg and Aurora Railway Co., Ontario	46,144 00	....	....	....	46,144 00
52 Vic., chap. 3	163,200 00	135	Shuswap and Okanagan Railway, Colombie-Britan	163,200 00	....	....	....	163,200 00
2 Geo. V, chap. 48	—	136	Southampton Railway Co., Nouveau-Brunswick	8 0 00	....	....	....	81,280 00
50-1 Vic., chap. 24	54,400 00	137	South Norfolk Railway, Ontario	54,400 00	....	....	....	54,400 00

II. ÉTAT des subventions versées au 31 mars 1922—*Fin*

Votes de subventions — Autorité	Votes de subventions — Montant	Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1917	1917-18	1918-19	1919-20	Total au 31 mars 1922
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
7-8 Ed. VII, c. 63	—	138	South Shore Railway (Québec, Montreal and Southern), Québec	514,811 06	14,630 94	....	....	529,442 00
50-1 Vic., chap. 24	138,300 00							
55-6 " 5	108,000 00	139	St. Catharines and Niagara Central Railway, Ontario	38,400 00	....	....	....	38,400 00
57-8 " 4	108,800 00							
52 " 3	375,000 00	140	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00	....	....	....	375,000 00
2 Geo. V, chap. 48	—	141	St. John and Quebec Railway Co., Nouveau-Brunswick	598,319 70	285,916 81	....	121,665 91	1,005,902 42
53 Vic., chap. 2	57,600 00							
55-6 " 5	25,024 00	142	St. Lawrence and Adirondack Railway, Québec	149,481 60	....	....	....	149,481 60
60-61 " 4								
47 " 8	22,400 00	143	St. Louis and Richibucto Railway, Nouveau-Brunswick	22,400 00	....	....	....	22,400 00
—	—	144	St. Mary River Railway Co., Territoires du N.-O.	148,094 00	....	....	....	148,094 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	145	St. Mary's and Western Ontario Railway Co., Ontario	67,709 00	....	....	....	67,709 00
7-8 " 63	—	146	St. Maurice Valley Railway Co., Trois-Rivières à Grand-Mère, Québec	173,120 00	....	....	....	173,120 00
56 Vic., chap. 2	—	146½	St. Stephen and Milltown Railway, N.-Brunswick	14,848 00	....	....	....	14,848 00
3-4 Geo. V, chap. 53	—	147	Temiskaming and Northern Ontario Railway Co., Ontario	2,134,080 00	....	....	....	2,134,080 00
45 Vic., chap. 14	240,000 00							
48-9 " 58	258,000 00	148	Ch. de fer Temiscouata, Nouveau-Brunswick et Québec	645,950 00	....	....	....	645,950 00
51 " 3	100,000 00							
53 " 2	51,200 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—	149	Thessalon and Northern Railway Co., Ont.	6,112 00	....	....	....	6,112 00
52 Vic., chap. 3	54,400 00	150	Thousand Islands Railway, Ontario	29,840 00	....	....	....	29,840 00
63-4 " 8								
55-6 " 5	—							
57-8 " 4	—	151	Ch. de fer Tillsonburg, Lake Erie and Pacific, Ontario	150,071 48	....	....	....	150,071 48
60-61 " 4	—							
62-63 " 7	—							
54-5 " 8	89,600 00							
53 " 2	35,200 00	152	Tobique Valley Railway, Nouveau-Brunswick	134,016 00	....	....	....	134,016 00
55-6 " 5	9,600 00							
59 " 10	16,000 00	153	Toronto, Grey and Bruce Railway, Ontario	14,656 00	....	....	....	14,656 00
56 " 2	102,400 00	154	United Counties Railway Co., Québec (Quebec, Montreal and Southern)	188,816 00	....	....	....	188,816 00
57-8 " 4	102,400 00							
7-8 Ed. VII, c. 34	—	155	Vancouver and Lulu Island Railway Co., Colombie-Britannique	61,760 00	....	....	....	61,760 00
53 Vic., chap. 2	35,200 00	156	Waterloo Junction Railway, Ontario	32,800 00	....	....	....	32,800 00

49 Vic., chap. 10 53 " 2	256,000 00	157	West Ontario Pacific Railway and Ontario and Quebec Railway	256,000 00	....	....	....	256,000 00
62-3 " 7	—	158	York and Carleton Railway, Nouveau-Brunswick	32,896 00	....	....	....	32,896 00
			Total	†75,117,415 47	720,404 75	218,805 32	334,845 55	†76,391,471 09

*Ce montant ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépenses sur le chemin de fer «Annapolis & Digby», sommes comprises dans le compte de capital, ni le versement annuel de $219,700 au gouvernement provincial de Québec, intérêt payé au taux de 5 pour 100 jusqu'en 1905 sur la somme de $2,394,000 accordée en vertu de 47 Victoria, chap. 8 (1884), non plus que le versement annuel de $107,730, intérêt payé au taux de $4\frac{1}{2}$ pour 100, depuis 1905 inclusivement, sur ladite somme de $2,394,000, pour la ligne qui relie Ottawa à Québec, somme qui a été transférée à la dette publique comme passif, et dont le ministère des Finances a mission de s'occuper. *Voir* les comptes publics, 1898–1920 et page 79, 1898.

RAPPORT DE W. A. BOWDEN, INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

La voie d'eau directe entre Montréal, située à la tête de la navigation océanique, Fort-William et Port-Arthur, tous deux sur la rive ouest du lac Supérieur, comporte 74 milles de canaux dotés de quarante-huit écluses et 1,155 milles de rivières et canaux, soit un total de 1,229 milles. La profondeur minima du lit le long de la route est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, à l'extrémité ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles, et de 1,286 milles à Chicago. Cette route se relie au réseau du Pacifique-Canadien à des points ouest et sud, à savoir à Fort-William et Port-Arthur (situés à 6 milles l'un de l'autre). De Fort-William la soudure avec la voie transcontinentale principale des Chemins de fer Nationaux du Canada, se fait par l'embranchement originellement construit par le réseau du Grand-Tronc-Pacifique mais présentement exploité par les chemins de fer nationaux du Canada.

Cette voie directe possède, parfaitement définies, des voies d'approche aux canaux ainsi que des chenaux creusés dans le lit des rivières échelonnées le long du parcours, le tout éclairé, par les soins du ministère de la Marine et des Pêcheries, de bouées à gaz. L'ensemble permet de naviguer en sécurité, sous l'égide de pilotes compétents, de jour comme de nuit. Les canaux de Lachine, Soulanges, Cornwall, Welland et Sault Ste-Marie sont dotés de l'éclairage et du mécanisme électriques. Quant au canal de Farran's Point, il est éclairé au gaz acétylène.

Pour les canaux d'importance moindre comme le Murray, le Trent, le Rideau et l'Ottawa, on peut les considérer géographiquement comme des bras de la voie directe est-ouest. Toutefois dans la réalité ces canaux servent aux fins d'un trafic distinct, d'un caractère plus local. Isolée de ces voies, la navigation sur la rivière Richelieu, de son point de soudure avec le Saint-Laurent, à Sorel, jusqu'au lac Champlain, s'effectue par l'écluse de Saint-Ours et le canal de Chambly. De son côté et à l'extrême est, le canal Saint-Pierre assure un moyen de communication entre les lacs Bras d'Or, de l'Ile du Cap-Breton, et l'océean Atlantique.

Une vue d'ensemble des canaux et voies canalisées présentement en usage, leur portée en milles, leurs dimensions en chiffres, etc., font l'objet d'un travail départemental publié à part. On en trouvera un résumé à l'annexe de ce rapport.

Le rapport détaillé ci-après énumère dans leur ordre géographique tous les systèmes de canalisation de l'est à l'ouest et en fait l'étude séparée suivante:

La voie actuelle du Saint-Laurent et des Grands Lacs qui relie Montréal au Lac Supérieur.

La route reliant Montréal et Kingston par les rivières Ottawa et Rideau.

L'utilisation de la rivière Richelieu, de son confluent avec le Saint-Laurent jusqu'au lac Champlain.

La route qui va du lac Ontario à la Baie Georgienne par la rivière Trent, etc.

Le canal Saint-Pierre qui traverse l'isthme de l'extrémité sud de l'Ile du Cap Breton.

VOIE DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

Canal Lachine

Ce canal a été utilisé sans répit et du commencement à la fin de la saison pour les fins de la navigation. Outre les travaux d'entretien routiniers: réparations au seuil de l'écluse et aux vantaux, aux déversoirs, aux quais, à la machinerie, etc., on peut citer ce qui suit d'ordre spécial: le radier du déversoir n° 3 a été bétonné; l'ancien radier était en bois. On a doté le déversoir n° 4 de dispositifs de protection. On a également dété un certain nombre d'écluses de bornes d'amarrage au nombre de trente-et-une. Entre le déversoir n° 4 et le pont n° 6, du côté sud du canal, on a couronné le mur d'une clôture de fer de 200 pieds. On a ajouté trois estacades à l'écluse 4 et au bassin n° 2. A Lachine, l'ancien pont tournant en fer et bois de l'écluse sud, de même que le pont tournant en acier de l'écluse nord ont dû faire place à des installations plus modernes. On a soumis à un nettoyage complet le lit de la rivière Saint-Pierre, de Rockfield à Turcot, et enlevé tous débris des environs des ponceaux à St-Henri et à l'avenue Atwater.

Canal Soulanges

On a effectué comme par le passé les réparations et travaux d'entretien d'ordre général. On y a ajouté certains travaux d'améliorations de quelque importance dont le bétonnage du talus qui relie les écluses 2 et 3. On a bétonné ou remodelé en béton combiné de bois à la base vingt-sept ponts ruraux. On a entrepris la construction d'un vaste hangar devant abriter les vantaux des écluses et dont les fondations vont être en béton et le corps en acier. On a aussi construit un garage de petites dimensions en béton et brique. La navigation n'a pas eu une seule interruption de l'ouverture à la clôture de la saison.

Canal de Cornwall

On a ouvert ce canal à la navigation le 18 avril, et la durée de son utilisation a été de huit mois, le dernier vapeur à le traverser en montée ayant paru le 15 décembre.

Il ne s'est produit qu'un unique arrêt considérable de la navigation dans toute la saison. Le 14 juin, le vapeur *Jed* de la compagnie J. Sowards, de Kingston, a heurté et arraché les vantaux supérieurs de l'écluse 15. Toute trace de désordre a vite disparu et l'activité a repris après une courte halte de treize heures.

Outre les travaux généraux de transport et de réparations de la machinerie pendant la période où le canal fut à sec, remise en état de la bordure du canal, nettoyage, etc., on a procédé à des entreprises d'ordre assez considérable en raparations et améliorations comme on le voit par l'énumération suivante: Au mur d'approche en maçonnerie du sud-est en aval de l'écluse 15, on a enlevé et remis en état quatre assises que le vapeur *Turret Court* avait endommagées sur une longueur de 60 pieds; on a refait une partie de la route à l'ouest du pont de Cornwall que l'on a macadamisée sur une longueur de 800 pieds à l'épreuve de l'eau; le pont tournant de Mille Roches a reçu un tablier neuf; on a distribué sur une longueur d'environ 5,700 pieds linéaires le long du canal et à divers endroits le travail de réfection du mur de protection des bords; quant à la ligne de téléphone privée qui relie la maison de l'éclusier et le bureau-chef aux écluses et aux ponts, le long du canal, on l'a remise à neuf sur toute sa longueur.

Canal de Farran's Point

Au cours de l'hiver on a inspecté dans son entier l'usine à gaz acétylène que l'on a réparée, bloquant les fissures du réservoir et remplaçant la canalisation collectrice partout où le bassin s'en faisait sentir. On a comme par le passé vu à effectuer des réparations quelconques telles que la remise à neuf du revêtement de pierre tout le long du canal. Le trafic n'a pas subi un seul instant de relâche.

Canal de Rapide Plat

A Morrisburg on a installé l'éclairage électrique dans les bureaux, l'atelier aux réparations et le magasin; on a transporté l'ancien hangar à bateaux, propriété du gouvernement, de la baie Stata au chantier des réparations, puis on l'a rempli de glace pour le besoin de l'été; à l'écluse 24, la partie sud du mur que les bateaux avaient endommagée a été remise en état.

Canal Galops

Dès le début de la saison, le pont tournant de Cardinal, à la fois pont de chemin de fer et pont public, a été doté d'un tablier neuf; en même temps on enfermait dans de la tuyauterie de fer galvanisé les fils d'éclairage électrique. Quelques mois plus tard, la rue qui conduit de l'extrémité sud de ce pont et dont l'état laissait à désirer, a été soumise à un régalage renouvelé puis bétonnée sur une longueur d'environ 400 pieds. On a exécuté également d'autres légers travaux tels que la construction de drains, trottoirs, clôtures et autres entreprises du genre.

Canal Welland

La somme d'activité sur ce canal a de beaucoup dépassé le chiffre de toutes les années précédentes, depuis environ sept ans. Il est passé 1,859 bateaux en montée et 1,848 en descente qui ont utilisé le canal en son entier. Outre cette activité directe, nombre de remorqueurs, bateaux de plaisance et autres embarcations ont utilisé en tout ou en partie les eaux du canal. La totalité du fret consigné aux archives atteint 3,076,966 tonnes, soit une augmentation d'environ 35 pour 100 sur le chiffre de la saison précédente.

L'année a vu plus d'un accident dont a souffert quelque peu la navigation. Dès l'ouverture de la saison le vapeur *Arabian* heurta et emporta les deux vantaux supérieurs de l'écluse 8. Toute navigation fut suspendue de ce chef pendant 15 heures et demie. Au commencement de juillet, le remorqueur *Joseph L. Russell* heurta et emporta deux vantaux à l'écluse 12, ce qui paralysa la navigation pendant treize heures. Le 4 octobre l'effet de suction de la roue du vapeur *Glenafton* qui quittait l'écluse 25 arracha l'un des vantaux. Il fallut le remplacer ce qui amena un arrêt de 14 heures dont eut à souffrir la navigation. On ne tint pas les gens du vapeur responsables de l'accident. Le même mois les vantaux supérieurs de l'écluse 3 furent heurtés et emportés par le vapeur *Robert H. Rhodes*. L'afflux violent qui noya l'écluse 3 emporta le tuyau d'aqueduc de la ville de Port-Dalhousie qui traverse le canal à cet endroit, ce qui eut pour effet de priver la ville d'eau un certain temps. Il ne s'en suivit rien de plus grave; on installa d'autres vantaux et l'activité reprit après un arrêt de quelque 11 heures et demie.

Nouveau canal.—Des travaux de réparations et améliorations effectués au canal dans l'année, on peut citer l'achèvement d'une voie de 14 pieds de largeur longeant le côté est du canal et à laquelle on travaillait depuis deux ans. Aux écluses 1 et 3, on a érigé deux ponts tournants publics en acier. Les approches du pont de la rue Niagara, du côté sud-ouest, à St. Catharines, furent dotées, à titre d'améliorations, d'un trottoir et d'une couche d'asphalte; quant à Welland Junction, les approches ouest du pont public ont été macadamisées.

On a fait le nécessaire pour assurer l'installation à l'écluse 6 du dispositif de sûreté Gowan. On a remis à neuf, entre Ramey's Bend et Port-Colborne, la ligne de transmission du canal. On a mis la dernière main aux réparations de cette partie du quai de l'entrée est à Port-Dalhousie où des dégâts souterrains existaient, en même temps on a couronné de béton les travaux de soutènement au port de la rue Lake. On a également effectué certains légers travaux de même nature.

Ancien canal.—A Merritton et St. Catharines, les coursiers hydrauliques ont été mis à sec et on a installé des radiers bétonnés en aval du canal de trop plein et à l'établissement de la *Maple Leaf Milling Company.* On a fait aussi d'autres travaux de moindre importance un peu partout le long du canal.

Canal Feeder.—L'ancienne arche temporaire de bois qui surmonte l'écluse de Dunnville a été remplacée par une installation en fer, et à Feeder Junction l'écluse a reçu un pont public bétonné en lieu et place de l'ancien pont tournant en bois. La route aux approches nord de la chaussée de Dunnville a été renouvelée et bétonnée et a reçu une couche de tarvia; le chemin de Forks a été macadamisé sur toute l'étendue du canal, et on a entrepris le bétonnage du chemin sur le côté nord du canal entre Dunnville et Stromness. Nous n'avons eu aucun ennui à essuyer du fait de la crue des eaux sur la rivière Grande.

Elévateur de Port-Colborne.—L'élévateur fédéral à Port-Colborne a reçu en 1921 48,368,303 boisseaux de grains, soit une augmentation d'un peu plus de 25 pour 100 sur le chiffre de 1914. Le chiffre net pour l'exercice a été de $106,072.41.

Canal Welland (haute navigation)

Si l'on désire se mettre au courant des entreprises d'ordre divers en vue, destinées à l'accomplissement des travaux inhérents à cette rubrique, il convient de référer au rapport de l'ingénieur en charge, rapport inséré au rapport annuel de ce ministère relatif à l'exercice 1913-14, à la page 359. Le rapport que voici peut, comme celui de l'exercice dernier, fournir un résumé du programme général imaginé.

Le canal maritime en vue commence au lac Ontario, à l'embouchure de la crique des Dix-Milles, soit à trois milles environ à l'est de Port-Dalhousie; de là il adopte une direction complètement opposée au canal actuel jusqu'à l'ouest d'Allanburg, c'est-à-dire environ jusqu'à mi-distance d'une des extrémités de la péninsule; puis il longe le canal actuel jusqu'à Port-Colborne, sur le lac Erié. De l'un à l'autre lac, la distance couverte est en tout de 25 milles. La différence de niveau entre les deux lacs, soit 325 pieds et demi, sera compensée par une série de sept écluses d'ascension dont chacune aura une capacité de 46 pieds et demi. Les écluses devront avoir une longueur de 800 pieds sur une largeur de 80 pieds d'entre-deux et la profondeur d'eau devra être de 30 pieds aux seuillets du heurtoir. Quant à la largeur du prisme du canal, elle devra être de 200 pieds. Un nouveau brise-lames, actuellement en construction, sera installé à Port-Colborne et devra s'avancer dans le lac 2,000 pieds plus loin que le brise-lames actuel. On envisage l'entreprise de travaux considérables à Port-Weller pour l'entrée du lac Ontario. Les devis de construction prévoient une division du canal en deux sections ou contrats à compter de l'extrémité du lac Ontario. L'an dernier on a travaillé aux sections 1, 2, 3, 4 et 5.

Vu les grèves et autres crises de main-d'œuvre, la construction à cet endroit s'est vue sérieusement retardée depuis la reprise des activités d'après-guerre. Toutefois les choses se sont fort améliorées depuis la cessation, fin 1921, des travaux de développement du Niagara, cessation qui a eu pour effet de multiplier la main-d'œuvre

Suit un résumé succinct de l'activité déplovée et des travaux en marche aux diverses sections du canal pendant l'ennée:—

Section N° 1.—Cette section part de Port-Weller sur le lac Ontario, dans la direction du sud, soit une avance de près de 3 milles dans les terres, et comprend la construction de tout le port, le déblaiement du prisme ainsi que la construction d'une écluse avec déversoirs, etc., enfin l'érection de deux ponts devant surmonter le canal.

On n'a pas avancé le dragage au port de Port-Weller; on n'a rien fait non plus aux couronnes de soutien ni au bassin. Une quantité considérable de déblai tiré de la section 3 a été déposée sur le talus extérieur des remblais du port. Quant au déblai des sections 1 et 2, on l'a également logé sur le talus intérieur et extérieur du remblai de l'est. On a, tout le long de la digue ouest du port, érigé une ligne de transmission à poteaux d'une longueur de 7,200 pieds en vue de fournir l'énergie électrique à un système de signaux maritimes installé à l'extrémité nord de la digue ouest, ces signaux consistant en un appareil d'éclairage de 5 lampes de 100 watts et une cloche mue à l'électricité et destinée à servir en temps de brume. Les travaux à l'écluse 1 ont avancé régulièrement, les deux murs étant assez avancés de même qu'une partie considérable du radier. Plus de 89 pour 100 du bétonnement est maintenant en place. Les travaux sont à moitié terminés au déversoir régulateur. La partie de béton armé fixe au pont n° 1 que traverse le chemin de fer N.S. & T. et le grand chemin au-dessus du canal sont maintenant achevés. On a tiré 103,000 pieds cubes de déblai du prisme du canal au sud de l'écluse 1. Pour résumer la somme de travail accompli sur cette section et partout, on peut dire qu'à date on a effectué 88 pour 100 du creusage dans le roc, 77 pour 100 dans la glaise; 35 et demi pour 100 du travail à faire à la digue étanche et enfin 68 pour 100 du bétonnage.

Section n° 2.—Cette section s'étend sur une longueur d'environ 4 milles et demi. Il s'agit d'v enlever le prisme du canal et d'y construire les digues, les écluses 2 et 3 ainsi que les parois d'arrivée, etc., enfin la structure inférieure de plusieurs ponts de grand chemin.

Voici ce que l'on a fait sur cette section: On a construit l'écluse 2 où les travaux de déblai du lit avaient été achevés l'an dernier; cette tâche a pris toute la saison. A part les parois d'entrée, tout le bétonnage a été mené à bonne fin. Au déversoir 2, les excavations, la pose du radier et autres préliminaires ont été fort avancés. On a fait un gros travail d'excavation à l'emplacement du pont n° 4, bien que la structure inférieure ait été négligée jusqu'à présent. On peut dire que la digue étanche du marais 3 est terminée. A l'emplacement de l'écluse 3 on a fait considérablement de déblai de fosse et cimenté de la première à la dernière les fissures entre les pierres des fondations En résumé, l'état actuel des travaux sur cette section est celui-ci: déblai en terrain de roche 54 pour 100; déblai dans la glaise, 71 pour 100; digues étanches, 72 pour 100 et 38 pour 100 pour tous travaux bétonnés.

Section n° 3.—Cette section va, dans la direction du sud de la section 2 à une distance d'environ 2 milles. Il s'agit de creuser l'emplacement du prisme du canal, et des lits du canal, de mettre en place trois écluses jumelles en escalier, une écluse isolée et la maçonnerie de parois d'approche, des murs intérieurs destinés à une chaussée, des déversoirs contrôleurs et autres menus travaux de même nature, enfin l'érection d'une vaste chaussée en terre à la tête des écluses en escalier.

On n'a pas suspendu le travail de déblaiement, ce qui a permis une avance considérable de la tâche entreprise. Les choses sont assez avancées aux écluses jumelles n° 6 et on a mis en place le revêtement bétonné dans une proportion d'environ 6 et demi pour 100 de la somme de l'entreprise à effectuer, soit une partie considérable des radiers des écluses et partie des parois est, ouest et centre.

Le creusage du prisme du canal entre les écluses 6 et 7 est en belle forme et on a mis la dernière main au mur qui longe le côté ouest. A l'emplacement de l'écluse 7, le déblaiement est à peu près terminé et on a même effectué une certaine partie des travaux de bétonnage. Le mur ouest de l'entrée supérieure de l'écluse 7 est actuellement en bonne voie; quant au prisme du canal, le débla en est achevé. La maîtresse pile centrale du pont n° 9 est terminée, et, de ce point au sud, le creusage dans le roc le long du prisme du canal s'est effectué sans interruption depuis le début de l'exercice. Le mur bétonné du côté est a été parachvé sur une assez bonne distance. L'entreprise de concassage a été mené rondement et tout a été mis en train pour assurer l'expédition rapide des travaux. De l'ensemble de l'œuvre à accomplir sur cette section, le tableau proportionnel suivant a été préparé: creusage dans le roc: 68 pour 100 de 2,948,000 verges cubes; creusage en glaise: 60 pour 100 de 4,863,000 verges cubes et 12·5 pour 100 de l'entreprise en béton.

Section n° 4.—L'étendue de cette section est d'environ 2 milles et s'étend vers le sud; de l'extrémité de la section 3. Ce qu'il y a à faire comprend le creusage du prisme du canal, la construction d'un réservoir de l'aqueduc pour les besoins de la ville de Thorold, un nouveau tracé d'embranchement du réseau du Grand-Tronc et autres entreprises minimes.

On s'est adonné, à l'emplacement du prisme du canal, à une série de travaux préliminaires et à quelque déblaiement. On a réussi à dépasser la moitié du travail de déblaiement rendu nécessaire pour l'installation du nouveau réservoir de Thorold, et, au fur et à mesure de l'avance, on a fait la pose du revêtement de pierre. On est assez avancé dans la tâche de la réfection d'une section du chemin de fer du Grand-Tronc sur un emplacement au nord de la ligne centrale du canal, le talus ayant atteint un certain degré d'avancement.

Section n° 5.—Cette section a environ 3 milles et quart de longueur. Il s'agit d'y creuser dans le roc et la glaise et d'y effectuer du dragage, d'y construire la structure inférieure de ponts à Allanburg et Port-Robinson et d'y poser un léger revêtement de béton et de pierre sur la berge du canal.

Dans l'année, on a réussi à effectuer plus de la moitié du creusage en terrain rocheux et à peu près 90 pour 100 du creusage en terrain glaiseux que comportait le programme. On s'est livré pendant une bonne partie de la saison à des opérations de dragage. Quelques travaux préliminaires ont également été effectués à l'emplacement du pont n° 12 à Allanburg.

Section n°s 6 et 7.—Ces deux sections s'étendent sur une étendue d'environ 8 milles et quart, une bonne partie de la route projetée côtoyant la crique Chippewa et le canal Welland actuel.

On n'a pas encore poussé la construction sur l'une ou l'autre de ces sections.

Chemin de fer de construction.—Les soins d'entretien ont pris une bonne partie de notre activité, dont le remplacement de 2,000 traverses de chemin de fer et l'épandage de 6,000 verges cubes de ballast, la pose de deux voies de garage au parc Merritton et le renouvellement en entier du tablier en bois du pont à voie double qui surmonte le canal actuel.

La circulation a été beaucoup plus intense sur la voie ferrée que l'an passé, la moyenne quotidienne des trains étant de 129 et la totalité des wagons mis en service de 38,282. A l'exception d'un déraillement, il n'y a pas eu d'accident pendant l'année.

Laboratoire.—Pour assurer la manœuvre effective de distribution et d'essai du béton, on a construit un laboratoire et un bureau à Merritton, sous la surveillance d'un essayeur des matériaux de construction. On y fait des essais définitifs de tout ce qui est ciment, pierre ou sable amené sur les lieux; on fait également des études sérieuses sur le chiffre proportionnel exact de préparation des bétons de coefficients divers, enfin on s'est occupé généralement à tous travaux utiles.

Canal du Sault-Sainte-Marie

Ce canal a été actif tout le temps des huit mois usuels. On a noté une diminution du fret et des voyageurs en regard des données de l'année précédente. Il convient de faire remarquer toutefois que pour ce qui est des bateaux canadiens seulement, l'activité dans les canaux canadiens et américains a donné, pour les deux, une augmentation de 12 pour 100 sur le chiffre total du tonnage de bateaux inséré au registre; quant au tonnage réel du fret, l'augmentation en a été de 21 et demi pour 100. On peut expliquer facilement l'état de choses en rappelant que nombre de vaisseaux canadiens ont recours aux canaux américains dont la profondeur est plus considérable.

Il ne s'est pas produit d'accidents sérieux au canal dont eût pu souffrir l'activité des vaisseaux, et ce du commencement à la fin de la saison de navigation, si on fait exception pour quelques rares interruptions.

On a complété la réfection du sommet de la pile sud inférieure au cours de l'été, et vers la fin de la saison on a débuté aux travaux de remise à neuf de la pile sud supérieure, le sommet ayant été transporté à une distance de 300 pieds afin de faciliter le bétonnage. D'autres travaux routiniers de peinturage, réparations diverses et améliorations ont été effectués.

RIVIÈRES OTTAWA ET RIDEAU

Écluse Ste-Anne

On a installé une nouvelle fournaise dans la maison de l'éclusier en même temps qu'on vaquait à d'autres légers travaux. Le bétonnage de la chaussée supérieure latérale, commencé l'an dernier, s'est continué sur une longueur de 125 pieds. La navigation a cessé fin novembre.

Canaux de Carillon et Grenville

De nouveaux vantaux ont été installés à l'écluse 1 et on a repeint tout ce qui est écluses, vantaux, bâtiments et ponts. On a bâti une autre forge et réparé le quai de Greece's Point. On a réparé les dégâts à la chaussée de Carillon en ayant recours à un caisson revêtu de pierre. Enfin on a fait les réparations d'usage et les améliorations nécessaires.

Canal Rideau

On a constaté une augmentation d'activité sur l'année précédente, augmentation que l'on peut porter à environ 6 pour 100. L'eau s'est bien comportée du commencement à la fin de la saison et on n'a rien eu à déplorer au début de la navigation du fait d'inondations imprévues.

On a fait de nombreux travaux de réparations et améliorations tout le long du canal dont les suivants parmi les plus considérables: A la station éclusière d'Ottawa, l'un des anciens seuillets du heurtoir a été enlevé pour faire place à un autre bétonné avec revêtement en fer. Sur une distance de plus de trois quarts de mille, soit de la crique Patterson à l'autre extrémité de Deep Cut, l'ancien mur de bois de soutènement qui longe le canal à sa face ouest est disparu pour laisser la place à un mur bétonné orné d'un garde-fou en tuyauterie. On a renouvelé le tablier du pont de l'avenue Bronson. A la station éclusière de Hartwell le mur bétonné dont on avait commencé la construction l'an dernier, a été mené à bonne fin et on a installé à l'embouchure de la crique deux piles-caissons entre lesquelles il est maintenant possible d'installer une estacade devant servir à retenir le bois flottant. On a construit tout le long de la berge du canal à Hogsback un mur bétonné de 3,500 pieds en lieu et place du mur de pierre sèche. On se propose de régaler et terminer le chemin adossé à ce mur pendant

le prochain exercice. Le pont tournant qui enjambe l'écluse à la station de Long-Island a été remis sur pied. A l'écluse Nicholson l'ancien magasin a été remplacé par un autre qui repose sur une base bétonnée. On a relevé la cuisine de la maison de l'éclusier que le feu avait détruite à Smith's Falls. Au même endroit on a élevé un mur bétonné de 800 pieds qui longe la face sud du bassin du canal. A l'écluse isolée, les piles de réserve ont été abattues et renouvelées. De légères réparations aux quais de même qu'aux tabliers des ponts ont été effectuées à la division de Perth. A la station éclusière de Narrows les deux murs supérieurs latéraux, les enclaves et piles de vantaux ont fait place à des blocs bétonnés fabriqués l'an dernier au chantier de Brook's Bay. Au même endroit les piles de réserve ont été renouvelées en même temps que l'on a ajouté une pile d'appui devant servir au pont tournant. On a renouvelé le seuillet du heurtoir inférieur à la station éclusière de Newboro. Au même endroit le mur latéral inférieur de l'est a disparu pour faire place à des blocs bétonnés; d'un autre côté, la balise de bois placée à l'entrée du canal du Coude (Elbow) et détruite l'été dernier, a été renouvelée. A la baie Brook's, sur le lac Opinicon, on a établi un chantier bétonné; cet endroit est particulièrement favorable vu sa proximité avec un lit de fort beau gravier. On a également construit un quai et autres installations pour servir à la fabrication et à l'expédition de blocs de béton. A Jone's Falls, les marches de bois du talus ont fait place à des marches bétonnées. On a installé un autre pont tournant à Lower Brewer's Mills; et à Kingston Mills on a édifié un autre bureau de perception que l'on a posé sur des fondations bétonnées. Le temps de la saison de navigation, la drague Tay s'est occupée à nettoyer la tranchée en aval des écluses Hartwell, le déblai étant utilisé à la construction de chaussées à Hogsback et à Black Rapids de même qu'à remplir l'excavation d'un chenal servant à un déversoir de trop-plein en aval de la chaussée de Black Rapids. Les remorqueurs *Agnes* et *Loretta* se sont sans relâche occupés au remorquage et à d'autres travaux utiles.

NAVIGATION SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU

Écluse Saint-Ours

L'extrémité de la chaussée de Saint-Ours a été renforcée au moyen d'un caisson de pierre et on a amarré un autre jeu d'estacades, enfin on a remis à neuf, en la bétonnant, la partie non immergée des deux piles d'amarrage en amont de la chaussée. On a enfin fait les travaux de réparations et d'entretien d'usage.

Canal de Chambly

Les talus de pierre qui unissent l'écluse 3 au pont n° 7 et ceux qui avoisinent les écluses 2, 5 et 6 ont été améliorés de même que le chemin de halage entre l'écluse 6 et le pont n° 3. La partie face au canal du quai-caisson de la rive nord, en amont de l'écluse 7, a été bétonnée sur une longueur de plus de 250 pieds, et à Saint-Jean on a bétonné la partie face à la rivière du caisson sur une longueur de 1,440 pieds, à la chaussée latérale supérieure. Le port de Saint-Jean a été dragué en amont de l'écluse 1 et on y a fait d'autres légers travaux.

LAC ONTARIO ET BAIE GEORGIENNE

Canal Murray

Ce canal, voie d'eau ouverte d'une largeur de 80 pieds, d'une profondeur de 12 pieds à l'étiage, et qui traverse l'isthme de la péninsule du comté de Prince-Edouard unissant la baie de Quinté et le lac Ontario est privé d'écluse.

On n'a eu que de légers travaux à effectuer sur ce canal, dont le renouvellement du tablier des ponts de Trenton, Smithfield et Brighton Road, le réparage de préceintes de bois aux piles de ponts et aux culées, le réparage du chemin qui longe le côté nord du canal, enfin le posage d'un nouveau revêtement de pierre sur les talus du canal et sur une étendue d'environ un mille et demi.

Canal de Trent

La route du canal de Trent, dans son état actuel de construction ou d'exploitation, part de Trenton, sur la baie de Quinté d'où la communication s'obtient facilement avec le lac Ontario, et rejoint Honey-Harbour, sur la baie Georgienne d'où l'on tombe de plain-pied dans les grands lacs. Le canal constitue une série de lacs et de rivières soudés par des étendues assez limitées de tranchées artificielles. C'est à l'aide d'écluses que s'obtient l'accession aux divers niveaux d'eau des biefs. On peut en ces quelques mots résumer la situation par rapport à ce canal: entre Trenton et Rice Lake le canal côtoie la rivière Trent. Rice Lake franchi, il tombe dans la rivière Otonabee qu'il accompagne jusqu'à sa source qui est le lac Katchiwano. De ce lac le tracé du canal rejoint à tour de rôle le lac Clair (Clear), le lac Pierreux (Stoney), le lac Lovesick, le lac Buckhorn, le lac aux Pigeons, le lac aux Esturgeons (Sturgeon) et le lac Cameron sur la rive ouest du lac au Baume. De ce point, il se fait une soudure, grâce à l'existence d'une tranchée artificielle, avec un lac de peu d'étendue que l'on trouve à environ deux milles à l'ouest; enfin de ce dernier lac on peut tomber dans le lac Cranberry par l'intermédiaire d'une autre tranchée. De l'extrémité sud du lac Cranberry on rejoint le lac Simcoe en utilisant encore une tranchée artificielle.

Après avoir traversé le lac Simcoe, le tracé du canal se continue jusqu'à la rivière Severn, dont il suit le cours jusqu'aux décharges de la baie Georgienne à Honey-Harbour et à Port-Severn. A partir de Trenton, le canal s'élève jusqu'à son plus haut point à Balsam Lake, le niveau duquel est d'environ 597 pieds au-dessus du lac Ontario. De Balsam Lake jusqu'à la baie Georgienne il y a un abaissement de 262 pieds. Le canal est pratiquement achevé entre Trenton et Washago, et il est ouvert à la navigation depuis juin 1918, soit une distance de 203·6 milles. On est à construire divers ouvrages sur la partie occidentale du tracé du canal ou entre le lac Couchiching et la baie Georgienne on en trouvera la description sous une sous-rubrique dans les pages suivantes de ce rapport. Lorsqu'il sera terminé, la longueur totale du canal d'un lac à l'autre sera d'environ 236 milles.

Canal exploité

Comme il a déjà été mentionné dans des rapports antérieurs, cette partie du canal de la Trent située entre Trenton et Rice Lake, a été ouverte pour de bon à la navigation le 3 juin 1918. On peut donc dire que la longueur du canal actuellement exploité est de 203·6 milles, ou entre Trenton et Washago à la tête du lac Couchiching. On maintient en outre l'embranchement de Lindsay, long de trente milles, ainsi que divers autres canaux formant une longueur totale d'environ 60 milles. La longueur totale du canal et des eaux canalisées exploitées est donc d'un peu plus de 300 milles.

Au nombre des diverses réparations et améliorations effectuées au cours de l'année, les suivantes sont des plus importantes. Le dragage de la batture Dangerfield dans la rivière Otonabee a été recommencé, et la drague *Fenelon* a fonctionné continuellement à cet endroit pendant presque six mois, au cours desquels 22,440 verges cubes de matériaux ont été enlevées. La drague *Auburn* a aussi fonctionné pendant la même période, le dragage étant effectuée à «Stewart's» à Rice Lake, et à l'embouchure de la rivière Otonabee. Ces travaux de dragage ont amélioré considérablement les chenaux dans la rivière Otonabee.

Il a été construit des maisons pour loger les maîtres-éclusiers aux écluses, 5, 15 et 17. A Fenelon Falls la superstructure de bois des piliers isolés de l'entrée d'amont ont été renouvelés en béton, onze piliers étant reconstruits. On a reconstruit aussi l'ancien quai de bois à Lindsay, un mur de béton a été construit alentour de l'ancienne construction, et l'étendue enclavée en arrière a été remplie de pierre. Le nouveau quai est à divers niveaux et sert au passage des petits bateaux; il constitue sous ce rapport une grande amélioration. La partie métallique de l'écluse d'ascension de Peterboro a été nettoyée au jet de sable et repeinturée, de même que l'écluse d'ascension à Kirkfield. On a construit un entrepôt commode à Peterboro, l'intérieur étant muni de toutes les accommodations nécessaires. On a repris en août les travaux à la digue Mississaugua, qui avaient été arrêtés au milieu d'avril. Il a été construit des batardeaux en amont et en aval de l'emplacement, et le bétonnage a été poursuivi durant tout l'hiver. Il reste encore un peu de travail à faire. A la décharge du lac Oblong, le travail du remplacement de l'ancienne digue en coffrage par une construction plus moderne a été commencé dans la première semaine d'août dernier et achevé à la fin de février. Après cette date, les bâtiments ont été démolis, transportés et reconstruits sur l'emplacement du barrage projeté d'Eagle Lake, où les travaux commenceront l'an prochain. Le travail de remplacement du barrage tout autour de l'extrémité sud du lac Kashagawi par un remblai de terre sur fondation à pierres perdues a été terminé en mars. On a reconstruit la glissoire pour le bois à Scotts' Mills, et on a réparé suffisamment le glissoir à Bottle Lake pour qu'il dure une autre année. On a construit un certain nombre de nouvelles portes d'écluses, et on s'est occupé, comme d'habitude, de diverses autres petites réparations et améliorations de moindre importance.

Les eaux d'emmagasinage et de débit pendant le dernier exercice ont toujours été suffisantes. Les crues du printemps ont été extraordinairement fortes bien que les niveaux de l'année 1913 n'aient pas été atteints.

Canal en voie de construction

Cette partie du canal de la Trent qui est maintenant en voie de construction, est située comme il a déjà été remarqué entre Washago, à la tête du lac Couchiching, Honey Harbour et Port-Severn sur la baie Georgienne. Elle est connue sous le nom de division de la Severn. Cette division pour plus de commodité est divisée entre quatre sections, savoir: la section de Port-Severn, à partir de Port-Severn sur la baie Matchedash à Gloucester Pool; la section n° 1, de Honey Harbour à Big Chute et à la rivière Severn; la section n° 2, allant de l'endroit nommé en dernier lieu vers l'amont de la rivière Severn jusqu'à la chute Macdonald; et la section n° 3, à partir de la chute Macdonald à la tête du lac Couchiching. Le seul travail accompli sur cette division pendant le dernier exercice a été l'achèvement partiel des piliers et des culées du nouveau pont Hamlet sur la section n° 3. Ce travail a été exécuté en vertu d'un contrat par la Randolph Macdonald Company. A la fin de la saison les piliers et les culées étaient pratiquement terminés mais il restait quelque travail à faire au pilier dans la rivière. On s'attend à ce que la superstructure d'acier soit construite de bonne heure la saison prochaine et que le pont entier sera alors achevé.

Dans cette partie du canal de la Trent qui a été exploitée régulièrement, ou entre Trenton et Washago, il a aussi été exécuté par les équipes de construction certains travaux y compris l'érection de nouveaux barrages à Lakefield et à Nassau sur la division de Peterboro-Lakefield. Le premier a été terminé pendant le dernier exercice, et la partie méridionale du barrage Nassau, y compris les ouvrages affiliés de la structure inférieure de la nouvelle usine de force motrice de la Canadian General Electric Companv, ont aussi été terminés. On croit que la moitié septentrionale de ce barrage sera terminé durant l'exercice 1922-23, ce qui le complétera.

A Bobcaygeon sur la division de Lakefield-Balsam, la plus grande partie du travail à faire à la nouvelle écluse du canal, au barrage et à la cale-sèche, d'après un contrat avec la Randolph Macdonald Company, a été terminée. Il reste encore à faire un peu de dragage dans les entrées d'amont et d'aval, le remplissage avec des moellons des constructions et la construction des jetées d'entrée d'aval. Le nouveau pont tournant au-dessus du grand chemin, à cet endroit, sous contrat avec McGregor et McIntyre, Limited, Toronto, a été construit et et terminé, sauf le peinturge de fond, qui se fera au cours de la prochaine saison.

On a achevé sur la division Ontario Rice-Lake certains travaux de nettoyage et de dragage qui se faisaient sous contrat à divers endroits par la Fred. A. Robertson & Company. On vient précisément d'adjuger un contrat à la Wm. Hamilton Company de Peterboro, pour la fourniture et la construction de portes et d'un mécanisme pour le fonctionnement de trois vannes submergées au barrage n° 10, à Campbellford,

Pendant l'hiver dernier, on a poursuivi les travaux d'arpentage sur le lac Pigeon.

Canal St-Pierre

Ce canal qui a été construit entre le années 1912 et 1917, joint les lacs Bras d'Or avec la baie St-Pierre sur la côte méridionale de l'Ile du Cap-Breton.

Il consiste en une écluse de marée de 300 pieds de longueur et de 48 pieds de largeur, et il a une profondeur minimum d'eau sur les seuils des écluses, de 18 pieds.

Pendant la dernière saison ce canal a été ouvert à la navigation à partir du 19 avril jusqu'au 7 janvier de cette année, période de presque neuf mois. Le nombre total des navires qui sont passés par le canal pendant ce temps a été de 1,766, ce qui est à peu près le même chiffre que l'année dernière.

Il n'a fallu faire que des réparations peu importantes durant l'année, telles que, le peinturage et le blanchissage à la chaux, le grattage et le nettoyage des portes d'écluses.

Jetées de la baie Hungry et de Ste-Barbe

Les murs de protection le long du lac St-François ont été renforcés, surtout une partie ayant 1,000 pieds de longueur dans la paroisse de St-Stanislas, et 1,700 pieds dans la paroisse de Ste-Barbe. On a rempli les ornières de la chaussée le long de la jetée de la baie Hungry et on a réparé les ponceaux. On a nettoyé par jet de sable et repeinturé la superstructure d'acier de «Pont Masson» entre la terre ferme et la Grande île de Salaberry.

Agrandissement des canaux du St-Laurent

Pendant bien des années, les ingénieurs de ce ministère ont étudié la question de l'agrandissement ultime du réseau des canaux du St-Laurent entre la lac Ontario et Montréal. Ils ont recueilli bien des données à ce sujet.

Pendant ces dernières années, la tâche de l'assèchement des plans définitifs pour une telle entreprise est devenue nécessaire, afin de permettre au ministère de disposer avec intelligence des propositions soumises par des corporations privées, pour la mise en valeur des forces hydrauliques isolées, qui pourraient s'opposer absolument à tout développement raisonnable de la navigation, et des forces hydrauliques en puissance du fleuve en général. Animé par cet élan, on a imaginé des plans pour la mise en valeur compréhensive de la partie d'amont du fleuve.

Au cours de la dernière saison, une équipe de foreurs a continué l'investigation des conditions au-dessous de la surface, sur les emplacements projetés pour les constructions, et aussi à quelques autres endroits, où la hauteur du roc était jugée désirable pour une étude convenable des divers projets. Une équipe d'arpenteurs a été employée à faire des relevés supplémentaires pour compléter ceux déjà compilés, surtout sur la côte méridionale du lac St-François et dans la partie internationale du fleuve. Cette équipe a aussi recueilli des données relatives à la formation de la glace sur le fleuve, et elle a consigné son action pendant tout l'hiver.

Il a été employé pendant toute l'année un personnel de bureau à la préparation des plans et des évaluations, dont une grande partie a été incluse dans le rapport conjoint du colonel W. P. Wooten du *United States Corps of Engineers*, et de moi-même. Ce rapport a été transmis à la Commission internationale mixte des eaux limitrophes le 24 juin 1921. Depuis la transmission du rapport mixte sur l'amélioration du St-Laurent, on a obtenu d'autres données sur l'hydraulique et sur l'action de la glace dans le fleuve, et on est actuellement à préparer une analyse économique de tout le projet.

CANAUX DU CANADA

Nom	Emplacement	Longueur en milles	Nombre	Ecluses — Dimensions minimums — Longueur	Largeur	Profondeur
				Pds	Pds	Pds
Saint-Laurent et Grands Lacs						
Lachine	Montréal à Lachine	8·50	5	270	45	14
Soulanges	Cascades Point à Coteau Landing	14·00	5	280	45	15
Cornwall	Cornwall à Dickson's Landing	11·25	6	270	45	14
Pointe Farran	Rapide de Farran's Point	1·25	1	800	50	14
Rapide Plat	Rapide Plat, Morrisburg	43,65	2	270	45	14
Galops	Iroquois à Cardinal	7·30	3	800	50	14
Welland	Port-Dalhousie, Lac Ontario à Port-Colborne, lac Erié	26·75	26	270	44	14
Sault Ste-Marie	Rapides Ste-Marie, 47 milles à l'ouest du lac Huron	1·30	1	900	60	19·5
Rivières Ottawa et Rideau						
Ecluse Ste-Anne	Confluent du St-Laurent et de l'Ottawa	0·12	1	200	45	9
Carillon	Rapides Carillon, rivière Ottawa	0·75	2	200	45	9
Grenville	Rapides Long Sault, rivière Ottawa	5·75	5	200	45	9
Rideau	Ottawa à Kingston	126·25	47	134	33	5
	Lac Rideau à Perth (Division Tay)	7·00	2	134	33	5
Rivière Richelieu						
Ecluse St-Ours	St-Ours, Qué	0·12	1	200	45	7
Chambly	Chambly à St-Jean, Qué	12·00	9	118	22·5	7
Du lac Ontario à la baie Georgienne						
Murray	Isthme de Murray, baie de Quinté	5·17	Auc.	....	....	12
Trent	Trenton à l'écluse Peterboro, Peterboro	89·0	18	175	33	8·3
	Ecluse de Peterboro à Sparrow Lake	121·0	24	134	33	6
	Sturgeon Lake à Port-Perry (Division Scugog)	30·0	1	142	33	6
Divers						
St-Pierre	Baie St-Pierre aux lacs Bras-d'Or, Cap Breton, N.-E	0·49	1	300	48	18

TABLEAU INDIQUANT LES DATES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES CANAUX POUR LES SAISONS DE 1918. 1919, 1920 ET 1921

CANAUX	1918		1919		1920		1921	
	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos
Lachine	20 avril	17 déc	16 avril	12 déc	1er mai	11 déc	18 avril	14 déc
Soulanges	1er mai	17 "	18 "	12 "	1er "	11 "	18 "	14 "
Cornwall	24 avril	17 "	17 "	13 "	30 avril	12 "	18 "	15 "
Williamsburg — Pointe Farran	26 "	16 "	17 "	17 "	29 "	13 "	18 "	16 "
Williamsburg — Rapide Plat	24 "	16 "	17 "	13 "	19 "	13 "	18 "	16 "
Williamsburg — Galops	24 "	16 "	17 "	13 "	29 "	13 "	18 "	16 "
Welland	23 "	20 "	19 "	13 "	19 "	15 "	15 "	19 "
Sault-Ste-Marie	23 "	17 "	19 "	13 "	23 "	22 "	9 "	16 "
Ste-Anne	26 "	30 nov	17 "	30 nov	19 "	27 nov	15 "	30 nov
Carillon	1er mai	30 "	1er mai	25 "	1er mai	30 "	15 "	30 "
Grenville	1er "	30 "	1er "	25 "	1er "	30 "	15 "	30 "
Rideau—								
A Ottawa	1re "	30 "	11 avril	15 déc	1er "	30 "	1er "	30 "
A Kingston	1er "	30 "	1er "	28 nov	1er "	29 "	1er "	15 "
Trent—								
Ont. Div. de Rice Lake, sect. d'aval	3 juin	27 "	2 "	6 "	12 "	8 "	13 "	15 "
Pont de Trenton							14 avril	1er déc
Ont. Div. de Rice Lake, section d'amont	6 mai	16 "	1er "	23 "	3 "	30 oct	3 mai	10 nov
Hastings à Rice Lake	6 "	16 "	15 "	14 "	12 "	8 nov	12 "	10 "
Rice Lake à Peterboro	20 avril	4 déc	3 "	24 "	3 "	30 oct	23 avril	26 "
Peterboro à Lakefield	17 mai	27 nov	10 "	25 "	8 "	20 nov	29 "	8 "
Ecluse d'ascension de Peterboro	17 " .. 6	"	15 "	7 "	1er "	20 "	12 mai	7 "
Lakefield à Bobcaygeon	9 "	21 "	29 "	15 "	17 "	16 "	6 "	25 "
Bobcaygoen à Rosedale	6 "	28 "	21 "	18 "	18 "	6 "	19 "	21 "
Ecluse d'ascension de Kirkfield	24 "	25 oct	21 mai	23 oct	1er "	20 "	8 mai	6 oct
Kirfield au lac Simcoe	25 "	1er nov	7 "	23 "	24 avril	13 "	8 "	11 "
Lake Simcoe à Orillia	25 "	5 "	1er "	20 nov	8 mai	20 oct	30 "	11 "
Lake Simcoe à l'écluse de Lindsay	26 avril	22 "	12 avril	23 "	14 "	19 "	20 "	6 "
Murray	21 "	7 déc	14 "	4 déc	12 avril	4 déc	11 avril	5 déc
St-Ours	29 "	20 nov	23 "	30 nov	22 "	25 nov	15 "	30 nov
Chambly	1er mai	30 "	1er mai	30 "	1er mai	1er déc	18 "	30 "
St-Pierre	3 "	13 janv 1919	10 avril	3 janv 1920	19 avril	10 janv 1921	19 "	7 janv 1922

RAPPORT DE A. W. CAMPBELL, M. E. S. C. COMMISSAIRE EN CHEF DES VOIES PUBLIQUES.

Major GRAHAM BELL, C.M.G.,
Sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Durant 1919 et 1920 le nombre de milles de voies publiques construites et améliorées, pour lesquelles les différentes provinces ont adjugé des contrats, a été restreint d'une manière définie par la considération du coût. Jusqu'à l'automne de 1920 les prix sans précédent de la main-d'œuvre et des matériaux montèrent. Par conséquent, l'ouvrage terminé avec les subventions fédérales avant 1921, dépend dans une grande mesure, du fait que les ministères provinciaux des voies publiques ont pu mener à bien des entreprises de constructions préliminaires, sur une grande échelle, d'une manière économique, avec leur propre matériel, les ingénieurs provinciaux dirigeant les ouvriers.

L'année 1921 a été exceptionnellement favorable pour l'exécution d'un vaste programme de travail. Bien qu'une ou deux des provinces considéraient que les prix étaient encore trop élevés pour justifier l'adjudication de contrats pour d'autres travaux que les plus urgents, la baisse sensible dans les prix engagea les différentes provinces à soumettre au ministère de nombreux exposés de projets, dont quelques-uns avaient été suspendus depuis des années. On avait fait des relevés, on avait préparé des plans et des estimations, et tout était prêt pour demander des soumissions. Un autre facteur qui facilitait la besogne c'était la plus grande disponibilité de main-d'œuvre et alors sa plus grande compétence. La température contribua aussi à faire en sorte que les différents ministères provinciaux des voies publiques augmentassent chaque semaine leurs nombres de milles de voies publiques élargies, drainées et généralement améliorées. La somme des travaux de construction et d'amélioration entrepris et complétés, pas chaque province, d'après la Loi concernant les voies publiques pendant l'année 1921, fut tout à fait à leur honneur. Pour les raisons données, ce fut la première année que toutes les provinces, sauf l'Alberta, firent toutes leurs opérations avec les subventions fédérales.

Le nombre des entrepreneurs intéressés aux travaux de construction des voies publiques a augmenté dans une très grande mesure depuis 1919. Bien que la plus grande abondance de la main-d'œuvre et les prix moins élevés des matériaux, tendaient à stabiliser les conditions de la construction, et à la création de la confiance, chez les entrepreneurs, d'autres raisons expliquent l'augmentation de leur nombre. Des opérations plus coûteuses, nécessitaient un matériel spécial conçu pour la construction d'un certain genre de pavage, et la construction d'un plus grand nombre de milles de voies pour des fins, telles que le régalage, ont engagé les anciens entrepreneurs de chemins de fer à soumissionner en grand nombre pour l'obtention de cet ouvrage. On a constaté que l'expérience que ceux-ci avaient acquise dans la construction et dans l'administration étaient du plus grand secours afin d'essayer de régler le problème du transport sur les voies publiques au Canada. En outre, l'article contenu dans la loi fédérale de 1919 concernant les voies publiques, exigeant que toutes les dépenses relativement à ces voies se fassent suivant la construction par contrat, sauf pour de bonnes raisons et par consentement mutuel, a eu un effet sensible à ce sujet, et non pas seulement en ce qui a trait aux entreprises améliorées avec les subventions fédérales.

La méthode de la construction des chemins projetés constitue l'un des problèmes qu'ont à étudier sans cesse les administrateurs de la loi concernant les voies publiques. En théorie, les avantages qu'il y a à effectuer toutes les opérations de construction par la méthode de contrat sont évidents. Cela tend vers un ouvrage défini, parce que des plans basés sur des relevés soigneux afin de déterminer la somme de besogne à faire sont nécessaires, les estimations par unité pour servir de guide afin d'arriver à un chiffre raisonnable sont habituelles, et des devis précis sont la règle. Puis, les journaliers exécutent généralement plus d'ouvrage d'après la méthode de travaux par contrat. Le fait que les entrepreneurs n'ont aucun égard pour les affiliations personnelles, ou pour les relations de la main-d'œuvre qui se présente, et qu'elle est employée, est une considération qui a du poids pour bien des administrateurs. L'élimination de toute forme ou de tout degré de favoritisme non seulement en ce qui concerne les journaliers, mais aussi en ce qui concerne les entrepreneurs, est reconnue généralement comme étant dans l'intérêt du public.

L'intérêt public éveillé sur le rendement de toutes les organisations publiques en jeu et sur la valeur des travaux très coûteux que la nécessité a fait entreprendre pour l'amélioration des anciennes voies publiques, est passé d'un status purement local à un status national.

Il y a, toutefois, certaines considérations en faveur de la manière de procéder du travail à la journée, afin de faire face aux demandes modernes pour le service de transport sur les voies publiques. Par exemple, certain matériel requis pour l'entretien convenable des routes améliorées, travail que les ministères provinciaux des voies publiques doivent faire eux-mêmes, sert également pour des fins de construction. De fait, la possibilité d'un prompt travail d'entretien est l'une des des raisons qui ont engagé dernièrement un certain nombre de villes au Canada à installer leurs propres usines pour les pavages. C'est conforme aux principes d'affaires qu'une province exploite, par exemple, un distributeur de bitume sous pression, pendant l'été, qu'elle fasse des applications constantes de palliatifs à la poussière qui s'élève des routes, ainsi que des applitions de liants légers; et alors dans des occasions convenables, si toutefois limitées, qu'elle s'en serve pour la construction des chemins. Les attelages nécessaires pour le régalage ou pour le trait peuvent être employés avec économie à tirer les matériaux pour la surface, etc. Encore une fois, certain matériel moderne pour la construction des routes est si coûteux qu'il n'y a qu'un petit nombre d'entrepreneurs qui peuvent se le procurer. Pour des raisons de ce genre, les demandes faites par quelques ministères pour obtenir l'approbation de construire une partie d'une entreprise, ou toute une entreprise par le travail à la journée, et avec leur propre matériel, ont été accordées, comme étant tout-à-fait justes et raisonnables. Quand une méthode, autre que celle par soumission ou contrat est proposée on demande l'aide fédérale avec toutes explications nécessaires. On exige amples explications concernant les arpentages, même quand le travail peut être fait à la journée, cela prévient les défauts inhérents à cette manière de procéder.

On a accueilli favorablement une lettre adressée aux différents sous-ministres de la Voirie leur demandant d'exprimer leur avis comme quoi il est désirable d'adjuger les contrats pour la construction des routes publiques, alors que la main-d'œuvre est à peu près inoccupée, dans le but de soulager la situation des sans-travail, d'obtenir des prix plus favorables pour les travaux, et afin de permettre aux entrepreneurs d'avoir leur matériel et les matériaux qui peuvent se transporter sur les lieux, alors que les taux de transport sont moins élevés. Bien qu'il semble que la coutume suivie généralement ait été d'adjuger les contrats tard au printemps, l'avantage d'avoir beaucoup de temps entre la demande pour les contrats et leur adjudication, afin de permettre à tous les entrepreneurs de se familiariser avec les travaux pro etés, ce qui dans la presse du printemps n'est pas toujours possible, a aussi été mentionné par quelques sous-ministres.

Le fait que le développement de la circulation sur les voies publiques, a dépassé dans une mesure si grande les coûts normaux et les degrés de la construction et de l'amélioration, a été la cause des saisons plus longues pour les opérations de la construction des voies publiques. Afin de faire face en partie aux besoins de la circulation moderne, il faudrait construire des chemins avec activité pendant chaque mois de l'année. Actuellement au Canada, seuls, le froid et les limitations financières empêchent que ceci se fasse. Comme des travaux, tels que la pénétration du bitume et le béton bitumineux ne peuvent se faire que durant le temps chaud, la saison ouvrable pour ces genres de construction ne dure que quatre ou cinq mois de l'année. Lorsque les finances provinciales le permettent, les travaux de régalage, de recueillement et de préparation des matériaux et de couverture de la surface avec du métal se font pendant sept à dix mois de l'année.

L'usure des chemins primaires et secondaires et l'usage qu'on en fait sont devenues dernièrement bien plus grandes que dans le passé, à cause des des voitures modernes et des changements dans les conditions industrielles. Les routes se détériorent non-seulement par suite du nombre, du poids, de la capacité, et de la vitesse des automobiles, mais aussi parce que les industries s'approvisionnent dans des zones plus considérables. Les diminutions qui ont eu lieu dans bien des districts dans le nombre des minoteries locales, des scieries, des crèmeries, et les augmentations dans la capacité du moulin ou du marché central, ont nécessité des transports plus longs pour les producteurs locaux, et lorsque les surfaces des routes et le matériel le permettent, des charges plus considérables. La qualité de toute route est en raison directe des conditions de la circulation, mais l'expérience obtenue dans le cas des chemins améliorés, démontre que ceux-ci étant relativement peu nombreux, ils attirent à eux un roulage hors de proportion à celui qui passait sur eux lorsqu'ils n'étaient pas améliorés. On constate donc qu'une assiette un peu plus résistante pour la circulation future qui pourra passser par les routes principales est une mesure prudente dans leur construction.

Il a été établi sur un certain nombre des routes principales récemment améliorées, des lignes d'autobus pour le transport du public, surtout entre les centres urbains, les endroits de villégiature et les autres endroits, qui ne sont pas desservis par les chemins de fer électriques ou à vapeur. A ce sujet, lorsque les abords des cités et des villes sont faits avec des pavages modernes, les limites suburbaines sont étendues dans les différentes provinces, et elles sont suivies par des services d'autobus jusqu'aux moyens de transport établis. Le volume du roulage d'une grande ville à une autre peut être représenté par deux V allongés, joints à la base. D'où la ligne de conduite de construire des fondations et des structures massives, ainsi que des surfaces durables pour de courtes distances, aux abords des grands centres de population, et puis de diminuer graduellement la nature de la surface, plus ou moins selon le volume actuel de la circulation, est un plan raisonnable et modéré de développer les facilités de transport sur les routes publiques.

A mesure que la circulation sur les routes et que les voyages augmentent, la question de la prévention des accidents prend une importance plus grande. Les relevés des routes prennent donc un aspect plus étendu afin de pourvoir convenablement à la sûreté du public. Dans la construction des routes ces mesures comprennent l'élargissement des surfaces de roulage, l'élargissement des tournants, l'amélioration de la vision en redressant les objets qui y font obstacle, la coupe des broussailles et des arbustes aux passages à niveau, etc., l'élimination des passages à niveau dangereux, et la mise en place de poteaux indicateurs réglementaires de direction et de danger sur toutes les routes améliorées.

Au cours de l'année dernière, il a été évité plusieurs passages à niveau pour des routes projetées, devant être construites avec les subventions fédérales, en changeant l'emplacement de la voie publique. Lorsqu'un chemin de fer traverse une ancienne route à plusieurs endroits, une nouvelle localisation de la route est le meilleur moyen d'éviter les passages à niveau.

Il y a quelques mois, la Commission des chemins de fer du Canada a demandé qu'une conférence eût lieu, entre les représentants des différentes provinces et ce ministère, afin de discuter les mesures pour la protection du public, surtout aux abords des passages à niveau. La conférence adopta une résolution comme quoi elle était d'avis que la proportion des subventions accordées par le gouvernement fédéral, savoir, 25 pour 100 des frais de la séparation des rampes, autorisée par le sous-article 2, de l'article 262 de la Loi des chemins de fer, 9-10 Georges V, est insuffisante; et que le montant maximum de la contribution du gouvernementf fédéral à ces séparations ne dégrève pas assez les municipalités locales, pour lesquelles 25 pour 100 des frais dépasserait $15,000, le total maximum autorisé. Le nombre des accidents qui se produisent aux passages à niveau, au Canada, de même que le nombre des passages à niveau non encore protégés, sont autant de raisons qu'on a de croire qu'un grand nombre de municipalités hésitent à profiter des subventions fédérales pour la séparations des rampes, à cause des frais considérables que cela entraînerait pour elles avec la loi actuelle, loi adoptée à une époque où ces frais étaient bien moins élevés qu'ils ne le seraient aujourd'hui.

Une autre résolution adoptée par cette conférence favorisait une modification peu importante au code criminel, ou à la Loi des chemins de fer, pourvoyant à des amendes en cas de refus de se conformer aux indications des signaux avertisseurs. Il est évident qu'une loi de ce genre rendrait les automobilistes plus prudents. Jusqu'ici malheureusement, on ne s'est pas entendu généralement sur des genres de signaux réglementaires uniformes pour la gouverne et la direction du roulage sur les voies publiques des différentes provinces. Lorsqu'on aura établi l'uniformité de la forme, de la couleur et de l'éclairage des signaux indicateurs, endroits dangereux et de la direction, on pourrait à meilleur droit convaincre d'un délit sommaire ceux qui y désobéiraient.

FACTEUR DU COÛT DE CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES SUBVENTIONNÉES PAR L'ÉTAT

Jusqu'à ces dernières années, presque toutes les grandes routes, et particulièrement les routes rurales ne consistaient qu'en une chaussée à voie simple. Il n'était pas nécessaire alors de les construire à voie double ou triple; parce que le roulage était peu considérable, lent, et pouvait facilement s'arrêter et se placer à côté de la chaussée pour laisser passer la circulation allant dans une direction opposée. Il faut maintenant remplacer ces routes par des constructions plus dispendieuses afin de subvenir aux besoins du roulage actuel.

L'augmentation comparativement récente de l'activité et de la vitesse du roulage, se chiffrant dans certains cas, sur les principales grandes routes, à environ 400 pour 100, nécessite la construction de chaussées améliorées, permettant de faire circuler deux voitures dans une même direction, à des degrés différents de vitesse, et au moins une voiture dans la direction opposée. Les routes des campagnes, règle générale, devraient être élargies; mais sur les artères principales ce besoin est urgent.

L'élargissement des vieilles routes les plus importantes comprend le comblement des vieux fossés, la construction de nouveaux canaux d'assèchement, de ponceaux plus larges et de remblais au bombement moins prononcé en général. Ces travaux sont essentiels, que l'on recouvre la surface de la chaussée ou non,

que cette construction soit entreprise dans l'Ontario ou dans l'Alberta. Dans les provinces où les matériaux sont difficile d'accès, on se contente de l'élargissement et du bombement du remblai, car c'est tout ce qu'on peut faire en ce moment.

Dans les vieilles provinces, cependant, et on peut comprendre le Manitoba avec celles-ci, il y a tout lieu de croire qu'on utilisera les dépôts de gravier pour la construction de routes variant en largeur et en profondeur, partout ou la la chose sera possible. On traitera plus loin des avantages et des désavantages de ce genre de construction.

Lorsqu'il n'est pas possible de se procurer du bon gravier dans ces provinces, et que le roc est abondant, on construit des routes en macadam ce qui dans le passé était considéré sans égal. Avant l'emploi général de l'automobile, on avait construit dans les provinces d'Ontario et Québec un grand nombre de routes en macadam imperméable à voie simple, routes qui avaient donné un excellent service avec le roulage lent de l'époque. Mais vu que l'action des pneumatiques sur ce genre de construction est de briser les liens agrégeant, l'eau et la pierre cassée, et de détacher tous les matériaux les plus fins qui s'envolent ensuite en poussière, ces routes ne répondent plus aux besoins de l'époque. Lorsqu'il y a grande activité dans le roulage, les routes en macadam imperméabilisé deviennent bientôt pleines d'ornières et raboteuses, et la poussière formée par la friction des pneus est une source inévitable de trous de boue et de nuages de poussière.

On a procédé ensuite à l'amélioration de toutes les routes appelées à porter un roulage à long parcours en ajoutant un mélange ou une couche supérieure de matériaux liants plus efficaces que l'eau, entre les fragments de pierres, tel que le ciment de Portland ou le béton bitumineux. Le coût initial des principales routes devient de plus en plus élevé parce qu'il faut maintenant employer les matériaux de meilleure qualité avec des préparations aglomérantes, et en plus élargir les remblais et choisir les tracés les plus favorables.

L'augmentation des frais d'entretien des routes gravelées ordinaires et des routes en empierrement a eu pour résultat, partout où la chose était possible, de faire adopter une politique visant à la construction de routes dont les frais de réparations et d'entretien sont réduits à leur minimum. Ces genres comprennent le béton préparé au ciment de Portland, le béton recouvert d'asphalte, le béton recouvert de goudron et le macadam bitumineux préparé par la méthode de pénétration. Il peut se faire que dans l'avenir on réussira à fabriquer un ciment pour fins de construction de route qui sera encore plus efficace et plus satisfaisant.

ÉTAT DES GENRES DE CONSTRUCTION PROPOSÉS POUR LES PROJETS SUBVENTIONNÉS PAR L'ÉTAT ET CONVENUS AU COURS DE L'EXERCICE 1921-22

Province	Terre	Gravier	Macadam imperméabilisé	Macadam en laitiers	Macadam bit.	Béton d'asphalte	Béton et ciment	Total
Colombie-Britannique	....	201·061	....	....	....	8·88	7·039	216·980
Manitoba	....	764·700	....	....	....	....	....	764·700
Nouv.-Brunswick	....	1,223·700	....	....	13·50	....	....	1,237·200
Nouvelle-Ecosse	....	133·54	14·43	8·20	6·29	....	....	162·460
Ontario	....	27·77	27·45	....	....	3·54	12·19	70·95
Ile du Prince-Edouard	118·25	....	....	....	....	....	....	118·25
Québec	....	....	68·889	....	14·107	....	....	82·996
Saskatchewan	1,125·50	....	....	....	....	....	....	1,125·50
Total	1,243·75	2,350·771	110·769	8·20	33·897	12·42	19·229	3,779·036
Pourcentage	32·92%	62·20%	2·93%	0·22%	0·89%	0·33%	0·51%	100%

GRAVELAGE

On remarquera que sur chaque 100 milles de projets que l'Etat a convenu de subventionner soixante doivent être construits en gravier, et varient dans la largeur du remblai, l'empierrement et la profondeur. Sur certaines des principales grandes routes de l'est, le gravier couvre toute la largeur de la chaussée, soit de 20 à 24 pieds, avec une profondeur au centre atteignant jusqu'à 14 pouces, tandis que sur certaines grandes routes de l'ouest, on ne peut que poser une couche de gravier de quatre pouces d'épaisseur sur une voie simple, et renouveler cette même couche pendant deux années consécutives.

Le nombre relativement peu élevé de routes en macadam imperméablisé dont la construction a été proposée avec l'aide de subventions fédérales, au cours de l'exercice 1921-22, demande des explications sur les mérites et les désavantages de deux genres de construction, savoir le gravier et l'empierrement à l'aide de l'eau, compte tenu des conditions relatives à la circulation présente.

En définitive on peut dire que la science n'établit pas de ligne de démarcation entre le gravier et le sable, ou entre le sable et les alluvions. Cependant, en construction on établit une ligne arbitraire basée sur la dimension des particules. On appelle gravier les particules ne passant pas à travers la claie à dix carreaux; sable, celles qui passent à travers la claie à dix carreaux et ne passent pas à travers la claie à 200 carreaux; et, alluvion ou poussière, celles qui passent à travers la claie à 200 carreaux et ne passent pas à travers la claie à 500 carreaux. La pierre peut être cassée et broyée de la grosseur désirée.

Il y a aussi deux espèces générales de gravier, savoir, le gravier en banc et le gravier de plage. On trouve les bancs de gravier sous forme de dépôts naturels plus ou moins mêlés, règle générale, au sable et à l'argile. On trouve d'ordinaire le gravier de plage sur les rives des cours d'eau, des lacs ou de la mer. Fait remarquable vous ne trouverez pas deux bancs de gravier possédant absolument les mêmes caractéristiques. Ce fait a été démontré définitivement par de nombreuses expériences faites par le ministère des Mines, et par d'autres laboratoires chargés d'éprouver les matériaux devant servir à la construction des routes. Ainsi les devis des grandes routes modernes demandent qu'on emploie du gravier possédant un certain degré de dureté, de résistance, certaines qualités de cimentation, etc.

Pour les travaux ordinaires de construction de route on se contente du gravier en banc, et quelquefois malheureusement, «du tout venant de la sablonnière», vu qu'il possède suffisamment, c'est à dire de 15 à 20 pour 100 de matériaux liants, sous forme d'argile ou de sable, pour permettre à la route de se consolider sous l'effet du roulage.

Il est absolument nécessaire au point de vue économique d'employer, pour la construction des chaussées appelées à porter le roulage intense de notre époque, des matériaux locaux, comme le gravier qui est le plus abondant, de concert avec des préparations de ciment. Ce gravier doit être absolument net afin que le ciment puisse y adhérer, et en conséquence on exige le gravier de plage aujourd'hui pour les constructions de route ou on fait entrer le ciment Portland et des mélanges de ciment et de bitume. Les résultats sont très satisfaisants, si on sait proportionner les quantités de matériaux utilisés.

Mais pendant un grand nombre d'années, on a utilisé les dépôts naturels de gravier dont étaient favorisées certaines provinces sur toutes les routes ou le roulage était ordinaire, afin d'empêcher la formation des ornières. Les sablonnières situées à proximité des routes ont permis pendant un quart de siècle le roulage entre les centres de production et les marchés des provinces centrales. Tout en n'ayant que la largeur ordinaire d'une chaussée à voie simple, les routes gravelées des vieilles provinces ont donné un excellent service et ont bien duré, particulièrement lorsqu'elles étaient régulièrement ratissées et entretenues.

On a employé ensuite la pierre cassée sur les routes les plus fréquentes de ces provinces, et au moyen des rouleaux compresseurs et des voitures d'arrosage on a réussi à construire une chaussée en agrégeant les particules de matériaux entre elles. Mais comme on fait remarquer plus haut il semble y avoir des raisons pour que l'on abandonne ce genre de construction de nos jours, sauf lorsqu'on couvre ces matériaux d'une couche plus résistante. Une des explications données à ce sujet, c'est qu'il y a différence dans l'origine, et en conséquence dans la valeur pour fins de construction de route, du roc trouvé dans la plupart des bancs de gravier et des sablonnières de plage de l'Ontario.

Le grand nombre des bancs de gravier du sud de l'Ontario doivent leur origine aux formations ignées du nord, et contiennent un fort pourcentage de fragments très durs, de qualité supérieure pour la construction des routes. Mais la plus grande partie du gravier de plage trouvé, par exemple, sur les rives du lac Ontario a apparemment été formée récemment du calcaire constituant l'escarpement de ce lac. Les formations calcaires sont les principales sources d'où l'on tire la pierre cassée utilisée pour la construction des routes dans l'Ontario—*matériel qui se brise et s'use facilement.* Le meilleur roc stratifié est de beaucoup inférieur au roc igné ordinaire pour la construction des grandes routes. Ainsi toute comparaison entre les routes gravelées, d'une part, ou entre les routes gravelées ou les routes en empierrement, d'autre part, doit tenir compte de l'origine et des caractéristiques des fragments, aussi bien que des variations apportées à leur posage sur la route.

D'après sa nature même, le gravier de formation ignée, après avoir été débarrassé à la claie de son excédent d'argile ou de sable, devrait être très approprié à la construction des routes. Il a été formé par des forces de la nature qui, quelquefois dirait-on, se sont servies de mortiers grossiers et de pilons pour l'en débarasser de ses angles aigus et ne laisser que ces particules qui, lorsqu'elles sont utilisées par l'homme, peuvent supporter une friction intense sans se briser d'avantage. La pierre cassée, d'autre part, à moins qu'elles ne provienne d'un roc naturellement très dur, est sujette à se briser, particulièrement lorsqu'elle a été cassée par un broyeur à machoires en formes se prêtant à de nouvelles désintégrations sous l'effet de la circulation ou des rouleaux compresseurs.

Incidemment, on remarquera qu'il y a une différence assez marquée entre la méthode suivie par Macadam, le premier constructeur de routes en pierre cassée, et celle suivie de nos jours. Macadam cassait au marteau de la pierre dure en fragments cubiques, de la grosseur de son poing, et voyait à ce que ces fragments s'agrègent bien ensemble. On construit maintenant les routes de petits fragments de schiste calcaire préparés au moyen du broyeur à mâchoires, de sable et d'autres rocs de mauvaise qualité, qui, lorsqu'ils sont répandus sur la chaussée, sont soumis au cylindrage jusqu'à ce qu'ils soient réduits en couches de poussière, ce qui empêche les matériaux de se lier ensemble; procédé tout à fait nécessaire pour contrebalancer l'effet de la suction des pneus.

Un des grands avantages du gravier c'est qu'il ne coûte pas cher lorsqu'il est d'accès facile. On a fait des recherches dans les provinces de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, en vue de découvrir de bonnes sablonnières situées tout près des grandes routes devant être améliorées à l'aide de subventions fédérales. A ce sujet, on peut faire remarquer en passant, que des ententes ont été conclues avec la division des Levés Topographiques du ministère de l'Intérieur au début des travaux de la dernière saison, afin que les arpenteurs du Gouvernement fédéral prennent note de toutes les sablonnières découvertes dans les provinces de l'Ouest. Le nombre et l'étendue de ces découvertes à date est fort surprenant, si on se rappelle que, règle générale, le gravier est censé ne pas exister dans ces provinces. Malheureusement il arrive assez souvent que ces dépôts se trouvent très loin de toute facilité de transport.

La route gravelée est difficile à consolider, mais lorsqu'on a atteint ce résultat, la circulation y est confortable, car la route est à la fois élastique et facile pour la traction.

S'usant moins vite que le macadam imperméabilisé, la route gravelée est d'ordinaire moins poussièreuse, sans traitement. Cependant une fois construite la route gravelée est plus difficile à traiter ou à recouvrir au moyen d'une couche bitumineuse que la route en empierrement. La poussière et les détritus adhèrent aux fragments arondis du gravier empêchant le bitume de s'y coller.

La route gravelée exige plus de soins d'entretien que la route en macadam imperméabilisé, mais ces travaux sont plus faciles que sur cette dernière. Lorsque les travaux d'entretien sur une route gravelée deviennent onéreux, il est bon d'ordinaire d'y poser une épaisse couche de pierre cassée, ou de gravier lavé, et de la traiter au moyen d'un lien bitumineux. Cependant, lorsqu'on prévoit que le roulage sera très actif, il est à propos de recouvrir la fondation gravelée reconstruite d'une couche légère de béton, avec ou sans surface bitumineuse. Certains matériaux liants doivent être ajoutés à la route gravelée ou macadamisée, pour empêcher la désintégration et la formation de la poussière lorsqu'il y passe plus de 100 automobiles par jour. Sur les routes fréquentées, on empêche la formation de la poussière par l'application d'huiles à base d'asphalte, de goudrons liquides et de chlorures de calcium. On recommande de plus en plus l'utilisation du chlorure de calcium comme lien temporaire et chasse-poussière sur les routes gravelées.

Les routes gravelées sont construites d'après les méthodes dites «vive-arête», «à encaissement», ou «combinée».

Dans le passé on suivait d'ordinaire le procédé de la vive-arête, lorsque les travaux étaient exécutés par des constructeurs de route experimentées, c'est à dire lorsqu'on suivait des méthodes définies. Dans ce cas, l'épaisseur de la couche de gravier varie de 14 pouces au centre jusqu'à 6 pouces à des endroits situés à 8 pieds du centre, et vient à rien aux extrémités. On suit d'ordinaire cette méthode lorsque l'épaisseur de la couche de gravier est de 4 à 6 pouces. Lorsqu'on doit en mettre une plus forte couche, il est bon de suivre la méthode à encaissement ou la méthode combinée pour la construction de la route, c'est à dire que la couche de fondation doit reposer dans un encaissement, et la couche de surface doit être posée d'après la méthode de la vive-arête. Cette méthode de construction permet de mieux agréger le gravier.

Les frais de la préparation d'un encaissement, ou d'accotements sur une chaussée plane ou à remblai, selon le cas, sont quelque peu compensés par la quantité de gravier épargnée lors qu'on se sert de la méthode de la vive-arête. On creuse un encaissement sur les deux tiers environ de la largeur que l'on désire donner à l'empierrement de la surface, d'après la méthode employée par les constructeurs de route en macadam imperméabilisé, On y place les plus grosses pierres du gravier; et, après avoir rempli les espaces au moyen de matériaux plus fins, on y passe un gros rouleau-compresseur. On pose ensuite la couche de surface d'après la méthode de la vive-arête. Ainsi dans la méthode combinée les matériaux sont répandus et placés de manière à donner les meilleurs services.

La crête d'une route gravelée ne doit pas être trop prononcée, car ceci a pour effet de maintenir le roulage au centre de la chaussée et il en résulte la formation d'ornières. La durée d'une route dépend de la distribution de la circulation.

Pour une grande route à voie double, le pavé doit avoir 18 pieds de largeur avec des accotements de trois pieds; et pour une route à voie simple, la partie empierrée doit avoir au moins 12 pieds de largeur avec des accotements atteignant, règle générale, 4 pieds.

RECHERCHES SUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES

Il suffit d'indiquer le manque de renseignements précis sur certains sujets relatifs à la construction, au coût et à l'entretien des grandes routes pour faire ressortir la nécessité d'entreprender de vastes travaux d'investigations et de recherches dans l'intérêt du public. Après avoir nécessairement fait des expériences inutiles certains individus ont réussi à résoudre quelques uns de ces problèmes. Malheureusement, les resultats des expériences faites sur les divers procédés et méthodes de construction de route n'ont pas été publiés de manière à servir au public en général. Ainsi cette division, conformément aux désirs des divers départements provinciaux, s'est engagée à servir de centre pour la diffusion des renseignements sur les questions relatives au tracé, plans, construction, entretien, finance, etc., des grandes routes et à encourager directement et indirectement les recherches sur les matériaux propres à la construction des routes, et dans une certaine mesure, la standardisation de ces matériaux.

Il y a encore certaines questions sur lesquelles les ingénieurs en construction de routes ne s'entendent pas et qui demandent à être étudiées d'avantage, telles que l'ondulation des mélanges de gravier et de bitume, la fissuration des pavés de ciment et de béton bitumineux, et la formation des trous et ornières, dans les surfaces à usure; les matériaux à employer et la proportion des agglomérants devant être utilisés, dans les procédés de construction de route les moins usités; le nombre et l'épaisseur requis des couches, etc. Le recueillement de renseignements concernant le coût des différentes opérations et la répartition des frais sont des choses qui sont aussi demandées.

En ce qui concerne les relations entre les voitures et les routes, on remarquera que dans les rapports soumis au Gouvernement relativement aux demandes de subventions il n'est fait mention que du nombre d'automobiles et de véhicules à chevaux se servant de ces routes. Ces chiffres ne donnent pas de renseignements précis concernant le poids du roulage à porter, par suite de la variété dans le poids et la capacité des véhicules modernes. Pour avoir une certaine valeur, ces recensements de la circulation devraient être faits avec plus de précision et d'exactitude qu'on ne le fait, règle générale, et à cette fin, on devrait adopter autre chose que le nombre des véhicules comme unité de mesure de la circulation.

Il y a d'autres points sur lesquels il est bon d'insister en ce qui concerne les rapports entre les routes et les véhicules, c'est à dire sur la construction de rampes appropriées, avec résistances minimums pour différents genres de construction, pour catégories déterminées de trafic; sur la répartition de la circulation sur la chaussée; sur les limitations désirables à imposer aux fardeaux selon l'essieu et la largeur du bandage de la voiture, en tenant compte du genre de construction, des restrictions saisonnières raisonnables, des mesures de sécurité, etc.

Cette division a fait des progrès en ce qui concerne le recueillement de renseignements complets sur la législation provinciale relative aux grandes routes et aux voitures, sur les règlements, l'organisation, le mécanisme et les méthodes se rapportant au roulage sur les routes.

On a porté une attention toute particulière aux systèmes provinciaux et municipaux d'entretien des grandes routes. On se rend compte que, vu l'augmentation constante des sommes d'argents prélevées pour la construction de nouvelles routes, et la reconstruction et l'amélioration des anciennes, il devient de plus en plus important de protéger ces placements en adoptant des méthodes appropriées d'entretien. On prépare actuellement un bulletin intitulé « «Highway Maintenance Methods and Cost», qui traite des différentes méthodes d'entretien en vogue dans les provinces et ailleurs.

Le domaine de la standardisation, de l'expérimentation et des recherches concernant les questions de transport sur les grandes routes dans le Dominion est si vaste que la coordination seule de ces questions demande beaucoup d'étude.

SOMMAIRE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES DIVERSES PROVINCES

(Du 1er avril 1921 au 31 mars 1922)

Province	Nombre de projets	Parcours en milles	Total, coût estimatif	Coût moyen du mille	40 p. 100 du coût estimatif
			$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard	12	118·25	211,495 00	84,598 00	1,781 00
Nouvelle-Ecosse	20	162·16	1,788,252 18	715,300 87	11,007 34
Nouveau-Brunswick	19	1,237·20	2,950,600 00	1,180,240 00	2,383 36
Québec	5	82·996	859,337 96	343,747 18	10,354 33
Ontario	8	70·95	1,790,218 65	716,087 46	22,113 00
Manitoba	9	764·70	3,478,902 15	1,391,560 86	4,549 37
Saskatchewan	21	1,125·50	1,356,888 88	542,755 55	1,205 59
Alberta	....	....	....	....	....
Colombie-Britannique	5	216·98	1,877,732 10	751,092 84	8,654 00
	99	3,779·036	14,313,456 92	5,725,382 76	3,777 60

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES DIVERSES PROVINCES

(31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total, coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c.		
12	Route commerciale (Murray River à Montague).	10·00	15,875 00	Terre	18T—14P
13	Cardigan-St.Peters (Cardigan à St. Peters)	13·00	17,600 00	"	18T—14P
14	St. Peters (St. Peters au Lot N° 40, comté de Kings).	8·50	12,000 00	"	18T—14P
15	St. Peters (Route Union à Scotchfort, comté de Kings).	11·50	19,000 00	"	18T—14P
16	Route Malpèque (Waterworks Hill à Hunter River).	11·50	20,600 00	"	18T—14P
17	Route Tryon (Newhaven à Tryon, comté de Prince).	15·50	24,345 00	"	18T—14P
18	Route Eel Creek (Irishtown à French River)	6·50	10,300 00	"	18T—14P
19	Route Dedeque (Summerside à Borden)	15·50	20,100 00	"	18T—14P
20	Route Western (Mount Pleasant à Miscouche).	14·50	35,550 00	"	18T—14P
21	Route Western (O'Leary à Bloomfield)	6·00	17,700 00	"	18T—14P
22	Route Malpèque (Charlottetown à la route Waterworks).	3·00	11,300 00	"	18T—14P
23	Route St. Peters (Charlottetown à la route Union).	2·75	7,125 00	"	18T—14P
		118·25	211,495 00	118·25	

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LA PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE

(Du 1er avril 1921 au 31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total, coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c		
1	Route Bedford (limites de Halifax et pont de la rivière Sackville).	6·29	251,000 00	Macadam-Tarvia.	30T-16P-3S
4	Route Port Joli-Rivière au Sable............	6·30	91,227 76	Gravier.........	20T-14P
7	Route Liverpool-Caledonia..................	5·30	67,321 00	....	20T-12P
8	Route Reserve (Sydney à Glace Bay).......	8·20	91,795 30	Macadam en laitier.	20T-12P
9	Route Windsor-Hantsport....................	6·48	63,032 00	Gravier.........	18T-14P
10	Route Weymouth-Meteghan..................	10·00	58,097 26	"	20T-16P
13	Route Waverley-Elmsdale...................	16·20	84,060 25	"	20T-14P
14	Route Milford (Elmsdale à Shubenacadie)...	3·43	27,865 51	"	20T-14P
15	Route Shubenacadie-Stewiacke..............	2·46	18,153 54	"	24T-14P
16	Route Truro-Glenholme.....................	12·12	97,720 05	"	18T-14P
17	Route Amherst, N.-B. à la frontière........	1·00	42,947 85	"	22T-12P
18	Route New Glasgow-Truro..................	7·85	72,024 09	"	20T-14P
19	Route New Glasgow-Telford, Sec. «A» (limites de New Glasgow vers Antigonish).	10·05	128,130 64	"	22T-14P
20	Route Antigonish-Mulgrave—				
	Sec. «A» (Antigonish au pont de la rivière South inférieure).	3·71	31,093 30	"	24T-14P
	Sec. «B» (Pont de la rivière South inférieure à la route Ponquet).	5·46	64,247 62	"	24T-14P
	Sec. «F» (De la frontière du comté de Guysboro, 5 milles).	5·00	71,936 00	Macadam imperméabilisé.	16T-15P
	Sec. «G» (D'un endroit situé à 5 milles de la frontière du comté de Guysboro aux limites de la ville de Mulgrave).	5·53	90,070 20	"	16T-15P
		5·21	56,721 00	Gravier.........	18T-14P
22	Route Woods Harbour-Shag Harbour.......	3·90	47,149 80	Macadam-imperméabilisé.	20T-14P
23	Route de la frontière du comté de Hants au Mt. Uniacke.				
24	Route Port Hawkesbury-Kempt (Limites de la ville de Hawkesbury vers la route Kempt).	10·00	122,702 50	Gravier.........	24T-14P
15	Route St. Peters-Sydney—				
	Sec. «F» (Big Pond 8·92 milles vers East Bay).	8·92	44,747 64	"	22T-12P
	Sec. «H» (Sydney à un endroit 6 milles vers East Bay).	6·00	37,001 85	"	20T-12P
26	Route Sydney-Baddeck, Sec. «D» (Little Bras D'Or).	8·00	85,484 45	"	22T-10P
30	Route Parrsboro-Amherst, Sec. «G» (D'un endroit à 5 milles de Amherst aux limites de Amherst).	5·00	42,632 57	"	20T-12
		162·46	1,788,252 18		
		Coût est. orig.*	Revisé		
6	Sec. «A»..................................	45,603.50	92,904.00		

*NOTE—Projet convenu l'an dernier.

LISTE DES PROJETS ADOPTES PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL ET LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

(Du 1er avril 1921 au 31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total, coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c.		
1	Route Metapedia–Bathhurst	74·10	148,200 00	Gravier	24T–18P
2	Route Bathurst–Newcastle	125·60	125,800 00	Macadam bit.-Pen. et grav.	24T–16P
3	Route Newcastle–Moncton	91·50	301,950 00	Gravier	24T–18P
4	Route Shediac–Port Elgin	29·40	73,500 00	"	"
5	Route Cape Tormentine–Aulac	30·40	50,000 00	"	"
6	Route Moncton–Aulac	36·00	100,000 00	"	"
7	Route Moncton–St. John	89·60	304,640 00	Macadam bit.-Pen. et grav.	24T–16P
8	Route St John–St. Stephens	82·00	400,000 00	"	"
9	Route Penobsquis–Moncton	74·30	52,000 00	Gravier	24T–18P
10	Route St. John–GFredericton	58·00	207,000 00	"	"
11	Route Fredericton–Woodstock	61·00	326,000 00	"	"
12	Route Woodstock–Perth	47·40	67,900 00	"	"
13	Route Perth–Grand Falls	22·70	101,100 00	"	"
14	Route Grand Falls–St. Georges	47·50	95,000 00	"	"
16	Route Westfield–Ormocto	65·80	88,460 00	"	"
18	Route St. Stephen–Burden	63·20	105,950 00	"	"
19	Route Fredericton–Newcastle	96·10	198,400 00	"	"
20	Route Newcastle–Bathurst (intérieur)	42·10	53,200 00	"	"
21	Fredericton–Sussex	100·50	151,500 00	"	"
		1,237·20	2,950,600 00		

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LA PROVINCE DE QUÉBEC

(31 mars 1922)

Projet N°	Tracé	Milles	Total, coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c.		
1	Montréal-Longueuil-Sherbrooke, grande route de—				
	Section Q, subdivision 2 (Paroisse Ste-Marie-de-Monnoir, comté Rouville).	1·788	45,567 03	Mac. traité au tarvia	24T-16P
	Section Q, subdivision 3 (Paroisse Ste-Marie-de-Monnoir, comté Rouville).	1·765	36,414 64	" " ..	"
	Section S (Paroisse Notre-Dame de Bonsecours).	1·743	34,883 27	" " ..	"
	Section G (Twp. de South Stukely, comté de Shefford).	4·511	75,890 95	" " ..	"
5	Jct. Beauce-Grande route de Sherbrooke—				
	Section C, subdivision 2 (Paroisse du Sacré-Cœur de Jésus).	2,530	6,139 00	Gravier............	20T-20P
	Section K (Paroisse St-Joseph de Coleraine).	5·770	40,215 75	"	24T-20P
7	Beauceville-Sherbrooke, grande route de—				
	Section L (Tp Bury, comté de Compton).	7·600	89,271 19	Gravier............	24T-24P
	Section N, subdivisions et 1 2 (Tp Eaton, comté de Compton).	10·550	70,141 72	"	"
	Section O (A l'est des limites de la ville, Lennoxville).	3·100	46,510 20	"	"
10	Lévis-Sherbrooke, grande route de—				
	Section O (Paroisse Ste-Victoire, comté d'Arthabaska).	4·858	37,020 51	"	24T-22P
	Section R (Paroisse St-Christophe).....	2·384	11,791 77	"	"
	Section T, subdivision 1 (Tp de Warwick).	3·748	24,158 16	"	"
	Section T, subdivision 2 (Tp de Warwick).	4·180	19,675 20	"	"
12	St-Hyacinthe-Chambly, grande route de—				
	Section A (Paroisse Notre-Dame de St-Hyacinthe).	4·392	83,420 09	"	24T-24P
	Section B (Paroisse St-Damase).......	6·520	67,169 42	"	"
	Section C (Paroisse St-Michel de Rougemont).	2·707	12,637 55	"	"
16	Richmond-St-François-du-Lac, grande route de—				
	Section C (Tp Durham, comté de Drummond).	4·750	36,035 13	"	24T-22P
	Section D (Paroisse de L'Avenir, comté de Drummond).	5·800	67,298 74	"	"
17	Hull-Aylmer, route de—				
	Section B (Comté de Hull)............	4·300	55,127 64	Mac. traité au tarvia	24T-18P
		82·996	859,367 96		

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LA PROVINCE D'ONTARIO

(31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total, coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c.		
9	Kingston, route de—				
	Section A, subdivision 1 (Frontière des lots 13 et 14 vers l'ouest à la frontière des lots 26 et 27, Tp de Pickering).	3·54	159,080 00	Béton d'asphalte...	30T–20P
13	Talbot, grande route de—				
	Section S (Tp Alborough, comté d'Elgin).	10·77	156,420 00	Gravier............	30T–20P
14	London-St-Thomas—				
	(Section A et subdivision 1 de la section B).	5·29	228,500 00	Béton et ciment.....	30T–18P
15	Lambeth-Maidstone—				
	Section K, subdivision 1, cité de Chatham vers l'est jusqu'au lot 7).	2·00	80,493 00	Béton..............	30T–18P
16	St-Thomas-Niagara Falls, grande route de—				
18	Hamilton.Chatsworth grande route de—				
	Section L, subdivision 1 (1 mille au sud de Guelph).	1·00	46,356 75	Béton et ciment.....	30T–20P
	Section N, subdivision 1 (Tp de Puslinch).	1·50	53,117 00	" "	30T–20P
20	Sarnia-Elginfield, grande route de—				
	Section B (Vers l'est à partir de la cité de Sarnia).	2·40	102,444 40	Béton et ciment.....	30T–20P
28	Bradford-Severn, grande route de—				
	Sections B, E, F, G1, G2, 11, 12.......	28·40	425,730 00	11·4 E. 13 Mac. 17 gravier.	30T–20P
		70·95	1,721,218 65		

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LA PROVINCE DU MANITOBA

(31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total, coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c.		
1	Route Portage Highway–Brandon—				
	Section A (Municipalités de Assinibois, St-François-Xavier, Portage-la-Laprairie).	56·50	264,385 00	Gravier............	18T–12P
	Section C (Municipalités Elton et Cornwallis).	17·00	89,100 00	"	"
	Section E (Municipalités de Sifton, Woodsworth et Wallace).	63·00	85,100 00	"	"
2	Portage La Prairie-Dauphin, grande roude de—				
	Section B (Municipalité de Westbourne)	26·00	133,300 00	"	"
	Section E (Municipalités de Ste-Rose, Ochre River, Dauphin, Gilbert Plain et Grandview).	114·00	407,400 00	"	"
	Section G (Municipalités de Shell River à la frontière de la Saskatchewan).	12·00	66,000 00	"	"
3	Swan River Valley, route de—				
	Section A (Municipalité de Dauphin)..	23·00	92,200 00	"	"
	Section D (Municipalité de Minitonas et Swan River).	27·20	171,500 00	"	"
5	Bowsman, route de—				
	Section A (Grande route de Minitonas-Swan River).	27·20	171,500 00	"	"
7	Winnipeg-Portage—				
	Section A (Municipalités de Charleswood et Cartier).	10·50	54,000 00	"	"
	Section C (Portage la Prairie à Poplar Point).	19·00	93,000 00	"	"
8	Winnipeg Boundary, grande route de—				
	Section A (Municipalités MacDonald et Grey).	48·00	275,000 00	"	"
	Section D (Municipalités Oakland, Glenwood, Sifton et Pipestone).	86·00	300,000 00	"	"
9	Winnipeg Boundary, grande route de, (Route du sud)—				
	Section A (Municipalité Macdonald)...	33·50	294,052 15		
	Section B (Dauphin aux limites nord de Roland).	17·00	88,900 00	"	"
	Section J (Municipalité d'Albert)......	26·00	77,550 00	"	"
10	Lord Selkirk, grande route de—				
	Section A (Municipalités de Fort-Garry Ritchor, Morris et Malcolm).	56·00	430,000 00	"	"
11	Winnipeg- Riverton, route—				
	Section A (West Kildonan à West St. Paul).	6·50	8,550 00	"	"
	Section B (Municipalité de St. Andrews).	35·60	149,000 00	"	"
	Section C (Du nord de la section B à la municipalité de Gimli).	21·80	45,000 00	"	"
	Section D (Municiplitéa de Birchcroft).	13·10	52,865 00	"	"
		764·70	3,478,902 15		

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LA PROVINCE DE SASKATCHEWAN

(31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c.		
1	Cadillac-Battleford, Grande route de,—				
	Section B (Swift-Current, Sask. Landing)	31·00	49,570 00	Terre	20T-14P
	Section D (Elrose-Rosetown)	24·50	36,969 45	"	"
	Section H (North Battleford-Midnight Lake).	49·50	51,280 00	"	"
2	Assiniboia-Prince-Albert, Grande route de,—				
	Section F (Simpson à N.E. 33–34–27–2).	48·00	56,100 00	"	"
	Section H (Dana à St-Luois)	56·00	66,850 00	"	"
4	Fleming-Walsh, grande route de,—				
	Section A (N.E. 1–13–30–1 à Wapella).	31·50	24,730 00	"	"
	Section B (Wapella à Broadview).	34·00	25,350 00	"	"
	Section E (McLean à Régina)	26·00	31,564 25	"	"
	Section F (N.E. 36–16–20–2 à Moosejaw).	39·50	27,414 99	"	"
	Section I (Parkbeg à Morse)	40·00	68,778 19	"	"
	Section J (Morse à Swift-Current).	37·00	36,050 00	"	"
5	Togo-Lloydminster, grande route de,—				
	Section D (Margo à Wadepa)	27·00	45,500 00	"	"
	Section F (N.E. 8–37–18–2 à Humboldt).	26·00	39,000 00	"	"
	Section N (Maidstone à Waseca)	10·00	11,265 00	"	"
6	Forward-Melfort, grande route de,—				
	Section D (N.E. 31–20–19–2 à Southey).	18·00	18,310 00	"	"
7	Saskatoon-Alsack, grande route de,—				
	Section C (Harris à N.E. 23–30–15–3).	27·50	28,200 00	"	"
	Section F (Kindersley à N.E. 34–28–29–3).	37·00	30,500 00	"	"
8	Moosomin-Benito, grande route de,—				
	Section E (Kamsack à Pelly)	21·00	22,990 00	"	"
9	Northgate-Preeceville, grande route de,—				
	Section G (Yorkton à Canora)	28·00	26,820 00	"	"
10	Regina-Yorkton, grande route de,—				
	Section D (Melville à N.E. 32–25–6–2).	17·50	18,300 00	"	"
11	Regina-Saskatoon, grande route de,—				
	Section C (Davidson à Bladsworth).	13·00	15,100 00	"	"
12	Saskatoon-Prince-Albert, grande route de,—				
	Section A (N.E. 32–36–5–3 à N.E. 32–38–5–3).	13·00	57,080 00	"	"
	Section B (N.E. 8–39–4–3 à Rosthern).	30·00	30,000 00	"	"
13	Redvers-Altawan, grande route de,—				
	Section A (Antler à Redvers)	12·00	10,300 00	"	"
	Section B (Redvers à Carlyle)	34·00	34,000 00	"	"
	Section C (Horizon à Verwood)	26·00	31,986 00	"	"
14	Marchwell-Macklin, grande route de,—				
	Section C (Saltcoats à Yorkton)	24·00	24,280 00	"	"
	Section L (Grandora à Asquith)	12·00	12,120 00	"	"
15	Bangor-Watrous, grande route de,—				
	Section C (Goodeve à Jasmin)	30·00	24,930 00	"	"
	Section E (Punnichy à Raymore).	15·00	23,060 00	"	"
16	Maryfield-Regina, grande route de,—				
	Section A (N.E. 12–10–30–1 à Fairlight).	15·00	12,700 00	"	"

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LA PROVINCE DE SASKATCHEWAN—*Fin*

(31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total coût estimatif	Type de Construction	Largeurs
			$ c.		
17	Empress-Onion Lake, grande route de,—				
	Section F (De la frontière nord du tp. 48 à la frontière nord du tp. 50).	12·00	15,700 00	Terre	20T-14P.
18	Gainsborough-Trossachs, grande route de,—				
	Section G (N.E. 24-2-13-2 à N.E. 24-2-16-2).	18·00	51,648 50	"	"
	Section H (N.E. 24-2-16-2 à frontière nord 31-3-17-2).	21·00	64,875 00	"	"
19	Kincaid-Hawarden, grande route de,—				
	Section F (Elbow à Hawarden)....	20·00	17,710 00	"	"
20	Regina-Humboldt, grande route de,—				
	Section D (N.E. 15-27-22-2 à Nokomis).	13·00	13,837 50	"	"
21	Robsart-Leader, grande route de,—				
	Section B (Maple Creek à N.E. 35-15-26-3).	28·00	31,520 00	"	"
22	Welby-Bulyeay, grande route de,—				
	Section B (N.E. 29-19-31-1 à N.E. 34-19-4-2).	37·50	37,105 00	"	"
	Section D (N.E. 12-20-7-2 à N.E. 11-21-11-2).	37·00	34,150 00	"	"
	Section E (Balcarres à Dysart)....	33·00	32,380 00	"	"
23	Frontière du Manitoba-Tonkin-siding grande route de,—				
	Section A (N.E. 36-25-30-1 à Wroxton(.	14·00	16,450 00	"	"
	Section B (Wroxton à Tonkin-Siding).	17·00	20,115 00	"	"
26	Glenrose, grande route de,—				
	Section A (N.E. 1-46-17-3 à N.E. 36-47-19-3).	23·00	30,300 00	"	"
		1,125·50	1,356,888 88		

		Coût est. orig	Coût revisé
*2	Section B	$28,294 00	$88,339 87
2	Section D	16,996 15	34,564 00
2	Section G	25,430 00	86,447 50

*Note.—Projet convenu l'an dernier.

LISTE DES PROJETS ADOPTÉS PAR CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LA PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

(31 mars 1922)

Projet n°	Tracé	Milles	Total coût estimatif	Type de construction	Largeurs
			$ c.		
1	Alberni-Victoria, grande route de,—				
	Section B (Station 2·65 Metchosin Rd à Station 74·00).	1·35	43,585 90	Béton	16'P
	Station C (Limites de la cité de Nanaimo à la station 128·00 de la route South Wellington).	2·42	84,088 50	Béton et asphalte	16'P
4	Vancouver-Ladner, grande route de,—				
	Section C (Station 0·00 à Station 106·90).	2·03	77,352 00	Béton	16P
5	Ladner-New Westminster, grande route de,—				
	Section A (Station 3·00 à Station 160·00 Dist. Elec. Delta et Ladner).	2·97	192,473 00	6·46 Bitulithic	24T-16P
	Section C (Station 267·00 à Station 346·00 Dist. Elec. Delta et Ladner).	3·00		"	"
	Section B (Station 160·00 à Station 267·00 Dist. Elec. Delta et Ladner).	2·03	9,300 00	Béton	17½T-14P
	Section D (Station 346·00 à Station 376·76 Dist. Elec. Delta et Ladner).	0·49	9,506 00	Bitulithic	24T-16P
9	Vancouver-Hope, grande route de,—				
	Section C (Station 448·00 à Station 522·00).	1·401	79,478 00	Gravier	30T-24P
	Section D (Station 522·00 à Station 608·00).	1·629	60,534 00	Béton	30T-18P
13	Spences Br.-Princeton—				
	Section A (D'Aspen Grove 25 milles au sud).	25·000	85,951 45	Gravier	16P
15	Kamloops-Osoyoos, grande route de,—				
	Section A (Angle n. ouest du lot 120 à la frontière sud, Section 2, tp. 23).	24·000	35,611 05	"	"
	Section B (Ferme de démonstration à McIntyre Creek).	8·820	35,459 25	"	"
16	Cariboo, route du,—				
	Section A (Fort George à Hixon Creek).	42·000	163,000 00	"	24T-16P
	Section B (Hixon Creek à Quesnel)	34·000	85,020 00	"	"
	Section C (Fort George à Summit Lake).	32·000	08,900 00	"	"
	Section D (Entre les milles 214 et au nord d'Ashcroft).	5·000	26,845 00	"	16T-12P
22	Vernon-Revelstoke, grande route de,—				
	Section D (B. O. de Three Valley à Taft).	10·070	125,307 95	"	20T-14P
	Osoyoos-Crow's Nest Pass, grande route de,—				
	Section F (De Cascade, à l'est 15 milles).	15·000	201,485 00	Terre, gravier et pierre	
	Section G (De la frontière est de la Section F, 13·25 milles vers l'est)	13·250⅝	198,555 00	" "	
	Section H (District de Cranbrook)	6·620	106,915 00	Gravier	16T-14P
	Section I (Entre Cranbrook et Moyle).	1·090	16,136 00	"	"
	Section J (Entre Creston et Goatfell).	2·810	28,529 00	"	"
		216·980	1,877,732 10		

ÉTAT PAR PROVINCE, DU NOMBRE DE MILLES DE GRANDES ROUTES SUBVENTIONNÉES PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET DONT LA CONSTRUCTION EST COMPLÉTÉE

Province	En vertu de conventions	Complétées	Non complétées
Colombie-Britannique	355·126	216·49	138·63
Manitoba	764·70	5· *	759·70
Nouveau-Brunswick	1,237·2C**	242·5**	994·4
Nouvelle-Ecosse	207·46	134·23	73·23
Ontario	606·80	136·99	469·80
Ile du Prince-Edouard	181·25	45·5	135·75
Québec	237·688	146·2	91·488
Saskatchewan	1,229·75	333·5	896·25
	4,819·984	1,260·41	3,559·574

*En plus des routes qui ont reçu la dernière couche de gravier, 117·7 milles en ont reçu une première couche, et 52·5 une deuxième couche.

**Ces chiffres comprennent 389 milles de routes entre sections sous construction, qui ne demandent que les soins d'entretien.

Le nombre de milles donné sous le titre «non complétés» comprend les projets adoptés par convention au cours de l'hiver, et sur lesquels les travaux n'avaient pas encore été commencés à la fin de l'exercice 1921-22. Par exemple dans la province d'Ontario, le nombre de milles de route améliorée au cours de la saison et bénéficiant de la subvention fédérale est de 330·40 milles seulement.

La procédure suivie, règle générale, consiste d'abord à construire des ponceaux permanents, à faire les travaux de drainage, à préparer le remblai, et ensuite à y mettre une mince couche de gravier ou de pierre cassée afin de permettre aux voitures de circuler. Lorsque le tout est bien tassé et que la fondation atteint l'épaisseur voulue, la couche de surface est posée.

En conséquence la procédure suivie ordinairement ne consiste pas à commencer les travaux à des endroits déterminés et à les pousser jusqu'à ce qu'ils soient terminés, mais plutôt à travailler simultanément à divers endroits sur une longue route directe et à faire avancer l'entreprise selon les besoins, en établissant pour le moment des voies de circulations temporaires pour le trafic.

ÉTAT, PAR PROVINCE, DES PROGRÈS ACCOMPLIS SOUS L'EMPIRE DE LA LOI CANADIENNE CONCERNANT LES GRANDES ROUTES DE 1919 À LA FIN DE 1921-22

Province	Projets adoptés par convention					Subventions fédérales	Subventions versées
	Nombre de projets	Nombre de conventions	Parcours en milles	Coût estimatif des projets à subventionner	Subvention fédérale approximative 40%	Allocation provinciale en vertu de la loi	Total des versements
				$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard	20	20	181·25	324,565 00	129,826 00	603,455 00	143,758 72
Nouvelle-Ecosse	24	24	207·46	2,251,259 53	900,503 82	1,468,720 00	486,412 69
Nouveau-Brunswick	19	19	1,237·20	2,950,600 00	1,180,240 00	1,163,845 00	438,303 74
Québec	14	35	237·6878	2,638,641 75	1,055,456 71	4,748,420 00	540,217 99
Ontario	24	24	606·80	11,292,798 70	4,517,119 48	5,877,275 00	1,326,329 01
Manitoba	9	9	764·70	3,478,902 15	1,391,560 86	1,602,265 00	351,740 74
Saskatchewan	24	27	1,229·75	1,667,090 01	666,836 01	1,806,255 00	193,773 29
Alberta	....	....	....	....	....	1,477,810 00	....
Colombie-Britannique	13	20	355·126	2,938,598 75	1,175,439 50	1,251,955 00	453,472 99
	147	178	4,819·9738	27,542,455 89	11,016,982 38	20,000,000 00	3,934,009 17

DIX-HUITIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE

1922

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'honorable F. B. Carvell, C.R., *commissaire en chef.*

S. J. McLean, M.A., LL.B., Ph.D., *commissaire en chef adjoint.*

L'honorable W. B. Nantel, C.R., LL.D., *sous-commissaire en chef.*

A. C. Boyce, C.R., *commissaire.*

J. G. Rutherford, C.M.G., *commissaire.*

C. Lawrence, *commissaire.*

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES

APPENDICES

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au Gouverneur général en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 31 de la Loi des Chemins de fer, 1919, la Commission des Chemins de fer du Canada a l'honneur de soumettre son dix-huitième rapport pour l'exercice terminé le 31 décembre 1922.

Depuis la publication du dernier rapport, la loi des chemins de fer, 1919, a été modifiée comme suit:—

12-13 GEORGE V.

LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER, 1919.

(Sanctionnée le 28 juin 1922.)

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. Reste en vigueur jusqu'au sixième jour de juillet 1923, nonobtstant sa clause conditionnelle, le paragraphe cinq de l'article trois cent vingt-cinq de la Loi des chemins de fer, 1919, et un arrêté du Gouverneur en Conseil, publié dans la *Gazette du Canada,* peut en continuer l'application pendant une autre période d'une année. Toutefois, par dérogation aux présentes dispositions ou aux dispositions dudit paragraphe cinq, les tarifs sur le grain et la farine seront régis, à compter du sixième jour de juillet 1922, par les stipulations du contrat passé en conformité du chapitre cinq des Statuts du Canada, 1897.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION

Du premier janvier 1922 au 31 décembre 1922, la Commission a tenu 52 séances publiques au cours desquelles 204 requêtes ont été entendues.

Le nombre des séances publiques tenues dans les diverses provinces est indiqué dans le tableau suivant:—

Provinces	Nombre
Ontario	32
Québec	5
Manitoba	1
Saskatchewan	2
Alberta	4
Colombie Britannique	6
Nouvelle-Ecosse	1
Nouveau-Brunswick	1
Total	52

Les requêtes comprennent une grande variété de questions qui sont de la compétence de la Commission en vertu de la Loi des chemins de fer, depuis la plainte du particulier jusqu'aux questions d'intérêt public.

QUESTIONS RÉGLÉES SOMMAIREMENT OU APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE

Le nombre de questions réglées sommairement par la Commission, outre celles qui ont donné lieu à des enquêtes publiques, représente une proportion considérable du nombre total des requêtes et les plaintes étudiées par la Commission, c'est-à-dire que sur un ensemble de 3,348 requêtes et plaintes, 94 pour 100 ont été réglées sans enquête publique. Ces plaintes exigent très souvent une somme considérable d'investigations et de délibérations de la part des fonctionnaires de la Commission. Ces plaintes s'étendent sur une grande variété de sujets depuis un plutôt insignifiant jusqu'à une question d'intérêt général comme celle d'un tarif de chemin de fer, qui implique un principe d'ordre public.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU

Conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 262 de la Loi des chemins de fer, 1919, il a été décrété que, pendant dix années consécutives, à dater du 1er avril 1919, une somme de $200,000 par année serait prise à même le fonds du revenu consolidé et destinée à aider la construction d'ouvrages pour la protection, la sûreté et la commodité publiques aux passages à niveau en existence le 1er avril; les sommes susdites devant être portées au crédit d'un compte spécial désigné "Caisse des passages à niveau", et employées par la Commission, moyennant certaines restrictions imposées par ladite loi, uniquement au paiement de la construction même (et non de l'entretien et du service) des ouvrages destinés aux fins susmentionnées.

Relativement à ces passages à niveau, dont la Commission a eu à s'occuper, elle a rendu, du 1er avril 1909 au 31 décembre 1922, 505 ordonnances pour la protection de 563 passages, par les moyens suivants:

Sonneries électriques	262
Barrières	116
Passages inférieurs	55
Viaducs	25
Voies publiques détournées	40
Rues fermées	17
Enlèvement d'obstacles à la vue	14
Abri	1
Tours	3
Signaux	9
Sonneries et signaux	49
Détournement de voie publique et de pont	1
Détournement de voie publique et passage souterrain	[illegible]
Détournement de voie publique et enlèvement d'obstacle à la vue	1
Sonnerie et enlèvement d'obstacle à la vue	1
Adoucissement de courbe et d'approches à un pont public	1

En comparant ce rapport avec le dix-septième rapport annuel de la Commission, on verra que l'augmentation du nombre total des passages protégés, dans les douze mois terminés le 31 décembre 1922, est de 36 et que les moyens de protection établis sont les suivants:

Barrière	1
Viaduc	1
Voies détournées	5
Fermetures de rues	7
Enlèvement d'obstacles à la vue	6
Signal	1
Sonneries et signaux	23
Détournement de voie publique et de pont	1
Adoucissement de courbe et d'approches à un pont public	1

NOTE.—Trente-six passages à niveau et 46 passages protégés par des sonneries doubles et des signaux à 6 passages à niveau, et 4 détournements de voie qui ont fermé 7 passages à niveau.

On remarquera que la nouvelle Loi codifiée des chemins de fer dispose que le montant total que la Commission doit répartir et faire verser à même le crédit annuel ne doit pas, pour un seul passage, dépasser vingt-cinq pour cent du coût de la construction, ni dépasser la somme de $15,000, et que les deniers en question ne peuvent être affectés en une seule année à plus de six passages d'un chemin de fer dans une municipalité, ni être affecté plus d'une fois à un même passage dans le courant d'une année.

Le paragraphe (3) de l'article 262 de la Loi des chemins de fer codifiée stipule que lorsqu'une province contribue à ladite caisse, la Commission peut affecter la somme ainsi attribuée par cette province et en enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

ORDONNANCES GÉNÉRALES

Voici un résumé de quelques-unes des questions traitées dans les ordonnances générales de la Commission:—

Instructions relativement à la nomination de gardiens-agents aux stations où il n'y a pas d'agents, et aux fonctions de ces gardiens qui devront voir à ce que la station soit tenue propre, et, au besoin, chauffée et éclairée pour le confort des voyageurs, et être présent à l'arrivée et au départ des trains. Ces fonctions seront semblables à celles d'un agent régulier sauf pour la préparation des feuilles de route des consignations de marchandises et le service télégraphique.

Instructions concernant la requête de l'association dite "Order of Railroad Conductors of America and Brotherhood of Railway Trainmen", comportant la

modification de l'Ordonnance Générale n° 102 de la Commission, datée le 17 février 1913, en y retranchant les dispositions comprises sous le titre "Wagons d'Equipage "avec plate-forme et en y substituant ce qui suit:—

"Marchepieds-plates-formiers du fourgon de queue."

"Des marchepieds sûrs et convenables, ouverts ou entourés conduisant à la plate-forme du fourgon de queue seront disposés à chaque angle."

"Lorsque l'on se servira de marchepieds ouverts, la marche du bas devra être munie à chaque extrémité d'un fer de cornière de trois pouces et demi par deux pouces et demi par un quart de pouce; la surface de deux pouces et demi du fer de cornière devant être boulonnée à la marche."

Instructions au sujet de la requête de la Canadian National Millers' Association et de la Dominion Millers' Association demandant l'émission d'une ordonnance suspendant les tarifs ou les suppléments aux tarifs déposés entre les mains de la Commission conformément aux dispositions de son ordonnance générale n° 354, datée le 4 janvier 1922, augmentant les taux de transport sur les lignes secondaires pour le grain de l'ouest moulu dans l'Ouest du Canada, et la suspension desdits tarifs à partir de la date de leur mise en vigueur, avec recours de la part des dites compagnies de chemins de fer auprès de la Commission pour tout rajustement de taux jugé nécessaire.

Instructions concernant les requêtes adressées à la Commission au sujet des passages à niveau sur les routes publiques des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, enjoignant aux compagnies de chemins de fer d'envoyer des copies de toutes les requêtes qu'elles adressent à la Commission relativement aux passages à niveau sur les routes publiques des dites provinces et en dehors des limites des cités ou villes de ces provinces, aux représentants des gouvernements desdites provinces, tel qu'exigé por l'ordonnance générale n° 358 de la Commission.

Instructions enjoignant à chacune des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, dans un délai de six jours après communication aux directeurs de la compagnie de tout accident sur le chemin de fer qui lui appartient ou qu'elle exploite, accompagné de blessures corporelles à toute personne voyageant sur le chemin de fer, ou à tout employé de la compagnie, ou à la suite duquel un pont, un ponceau, un viaduc, ou un tunnel du chemin de fer a été brisé ou endommagé de manière à le rendre impassable ou impropre pour le service immédiat, de donner avis de tel accident à la Commission, et d'envoyer cet avis au Chef de la division de l'Exploitation de la Commission; cet avis devra être imprimé sur les formules "A" (se rapportant aux accidents aux passages à niveau seulement) et (se rapportant aux autres accidents), données comme appendices à cette ordonnance. Ces rapports devront avoir trait aux accidents susmentionnés qui sont la conséquence du transport, c'est-à-dire, lorsqu'ils sont causés par le mouvement de trains, de locomotives ou de wagons, et non aux accidents qui se produisent dans les ateliers de chemins de fer, dans les manufactures, ou autres endroits sur le chemin de fer, à moins qu'ils ne soient causés directement ou indirectement par un train, une locomotive, ou un wagon en mouvement. Ces instructions comportent également l'obligation de rapporter par télégramme certains accidents, tel qu'indiqué dans l'ordonnance générale n° 361 de la Commission, au Chef de la division de l'Exploitation de la Commission à Ottawa, et de donner les renseignements exigés par l'ordonnance.

Instructions (à propos de l'ordonnance générale n° 107 de la Commission prescrivant les mesures à prendre par les compagnies de chemins de fer en vue d'empêcher les incendies) à l'effet que certaines ordonnances de la Commission, telles qu'indiquées à la faveur de l'ordonnance générale n° 362, soient annulées

et que, à moins d'une exemption émanant d'une ordonnance spéciale de la Commission, toutes les compagnies de chemins de fer placées sous sa juridiction, voient à ce que toute locomotive et autre chaudière portative, autres que celles utilisant l'huile comme combustible, en usage sur le chemin de fer, soient dotées en permanence de dispositifs tenus en bon état et d'un caractère pratique et de bon rendement en vue de retenir les flammèches ou escarbilles, conformément à ladite ordonnance générale n° 362; ce en sus de nombreuses dispositions relatives à des dispositifs de protection contre le feu à installer sur les locomotives; établissant de même que toute compagnie de chemin de fer autorisant ou permettant la violation de ces règlements ou y contrevenant ou négligeant d'y obtempérer d'une ou d'autre façon, encourt, outre les autres responsabilités que de droit, une amende de cent dollars pour chaque telle contravention; aussi que si un employé ou une autre personne visée par ces règlements, néglige ou refuse d'obtempérer à ce que mentionné ci-haut en tout ou en partie, cet employé ou cette personne sera passible, en sus de toute autre peine que de droit, d'une amende de vingt-cinq dollars chaque fois.

Instructions relatives à la préparation de rapports périodiques, dûment certifiés par une déclaration assermentée soumise à la Commission relativement au transport des marchandises à des taux réduits ou à titre gratuit conformément à la loi des Chemins de fer, rapports soumis par les compagnies placées sous la juridiction de la Commission, à l'effet que les compagnies n'établissant pas le détail des rapports tels que prévus par la loi, pour ce qui a trait à 1920, détails non prévus par une exception octroyée par la Commission et comme le porte son ordonnance générale n° 365, soient requises de ce faire pas plus tard que le 1er jour d'octobre 1922; autre stipulation visant la mise au dossier de rapports pour les années 1922 et 1923, et établissant que les rapports soient effectués tous les trois mois, et que toutes les compagnies de chemins de fer n'obtempérant pas aux stipulations de l'ordonnance de la Commission encourent une amende de $100 par jour pour chaque jour où une compagnie de chemin de fer sera en contravention; aussi que toutes les compagnies de chemins de fer ne faisant pas parvenir leurs rapports pour lesquels il a été fixé une date spécifique dans les règlements tels qu'approuvés par l'ordonnance générale n° 290, ce pour l'année 1922, soient requises de ce faire pas plus tard que le 1er octobre 1922, et dans la suite, le ou avant le 1er jour de janvier de chaque année consécutive; et que les compagnies en défaut seront passibles d'une amende de $100 par jour pour chaque violation desdits règlements.

Instructions de la Commission, relativement aux taux de fret pour 1922, que toutes les compagnies de chemins de fer placées sous sa juridiction soient requises de faire parvenir sans retard les tarifs donnant naissance aux taux prescrits et autorisés au corps de la décision de la Commission du 30 juin 1922, ces tarifs devant porter la date de mise en vigueur du 1er août 1922.

Instructions à l'effet que le règlement n° 33 des règles générales des trains et d'interaiguillage soit biffé et que lui soit substitué ce qui suit:

> "33. Les gardiens postés aux traverses des grandes routes doivent, de jour, déployer un disque métallique (de 16 pouces de diamètre sur fond blanc et portant le mot "arrêt" en grandes lettres noires le tout encadré de noir); et, de nuit, installer une lumière rouge pour prévenir les piétons et les personnes en voiture de l'approche d'un train. Advenant l'existence de barrières, une lumière rouge, recouverte de façon à être visible seulement sur la grande route, doit être installée de nuit."

DÉCISIONS GÉNÉRALES ET RÉGLEMENTATIONS DE LA COMMISSION

Ci-après sont couchées en abrégé quelques-unes des questions les plus importantes réglées par la Commission à ses séances publiques tenues dans

l'année expirée le 31 décembre 1922. On trouvera à l'appendice "A" de ce rapport les principales décisions de la Commission.

RÉCLAMATION DES CHAMBRES DE COMMERCE ASSOCIÉES DE L'ÎLE DE VANCOUVER, *et autres,* RELATIVEMENT AUX TARIFS CÔTIERS POUR LE BOIS DE CONSTRUCTION PAR WAGONS ENTIERS

Il s'agissait ici en réalité d'une demande à l'effet que les taux côtiers de la terre ferme sur le bois de construction, par wagons entiers, soient appliqués aux ports de l'île de Vancouver. Cette réclamation reposait surtout sur le fait que le taux arbitraire actuel de 2 c. par 100 livres établissait une différence injuste au détriment des expéditeurs de l'île Vancouver, vu que les expéditeurs de bois de Port-Townsend et de Port-Angeles, dans l'Etat de Washington,—tous deux situés sur la terre ferme—avaient le taux de Seattle, qui est le même que celui de Vancouver; et que, comme le bois de l'île de Vancouver devait faire concurrence sur le marché des Etats-Unis à celui venant de ces deux endroits de l'Etat de Washington, Vancouver subissait un désavantage.

Si, par nécessité commerciale, il y a beaucoup de ressemblance entre les taux canadiens et américains, surtout en ce qui concerne le trafic transcontinental, rien ne nous oblige de suivre les taux établis aux Etats-Unis. A part ce fait, on a signalé le fait que les taux américains en question résultaient de la concurrence. Il s'agissait en réalité de savoir si les compagnies de chemins de fer devaient être requises d'inclure toute la côte de la Colombie-Britannique et l'île de Vancouver dans un seul groupe pour les fins de tarification et si les chemins de fer étaient justifiables de n'avoir qu'une zone ou d'en avoir deux comme à présent.

Jugé, qu'il appartient aux compagnies de chemins de fer de décider si le trafic en question doit comprendre une ou deux zones, le tout sujet au droit réservé à la Commissios des chemins de fer de dire si les taux sont en soi justes et raisonnables et si oui ou non une municipalité subit un injuste préjudice. Il n'y a pas eu de discrimination et le taux de $12 à $15 par wagon est jugé raisonnable pour le transport du bois par barge de l'île de Vancouver à la terre ferme.

Requête déboutée.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DEMANDANT UNE AUGMENTATION DE TAUX

Le tarif soumis à l'approbation comporte des augmentations substantielles dans les taux téléphoniques sur tout le réseau. Les raisons invoquées dans la requête sont: (*a*) que les taux existants ne produisent pas assez de recettes pour payer les dividendes de la compagnie prévus par un jugement antérieur de la Commission; (*b*) que par suite de l'insuffisance des recettes il a été impossible à la compagnie d'obtenir l'argent nécessaire au prolongement de ses réseaux; (*c*) que seize milles demandes de services n'ont pas pu être satisfaites par suite de la pénurie de matériel; et (*d*) qu'il faut de fortes mises de capitaux pour donner au public le service désiré.

Il appartient à la compagnie qui propose un tarif d'en prouver la justice et la raisonnabilité. On discute la situation de la compagnie et ses précédentes demandes d'augmentations. Les augmentations accordées précédemment avaient pour but de satisfaire à une situation d'urgence. Cette situation, prétend-on, n'existe plus; et si la compagnie pratiquait une stricte économie dans son administration, ces augmentations ne seraient pas nécessaires à son exploitation.

On donne des chiffres pour montrer que le déficit mentionné n'aurait pas eu lieu si les économies ordonnées par la compagnie avaient été effectuées plus tôt. Il est constaté que la compagnie n'a pas prouvé suffisamment que les tarifs pro-

posés seraient convenables, justes et raisonnables pour le service téléphonique dans les différentes régions concernées. On discute et étudie la question de l'accroissement des affaires de la compagnie et l'on en arrive à la conclusion que son estimation de 1,357,500, comme somme additionnelle, est excessive. Que le montant maximum nécessaire pour fournir les recettes requises pour satisfaire à tous les besoins est de $600,393; et que si les économies qui ont permis en cinq mois de réduire de $263,691.98 les dépenses d'exploitation, avaient été pratiquées plus tôt, le déficit aurait été couvert.

Jugé, que pour les raisons exposées dans le jugement du commissaire Boyce, approuvées par le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Lawrence, que la requête doit être rejetée.

Le commissaire en chef Carvell (*dissident*) est d'avis que comme corporation d'utilité publique, la requérante ne peut exiger que les taux approuvés par la Commission et que par conséquent on devrait lui accorder un taux suffisant pour lui permettre de faire face à ses frais d'exploitation et d'entretien. Une réserve de 4 pour 100 pour dépréciation, un dividende de 8 pour 100 et un excédent de 2 pour 100, tel qu'alloué par la Commission après une étude attentive sont les chiffres raisonnables, si l'on présume que les affaires de la compagnie ont été administrées avec efficacité et économie. Il est en preuve que la compagnie n'est pas administrée autrement.

Il exprime l'opinion que d'après les témoignages rendus devant la Commission la compagnie serait à court de $600,000 à la fin d'un exercice de 12 mois sur le bénéfices reconnus nécessaires par la Commission dans son précédent jugement, si les taux actuels sont maintenus et si aucune augmentation n'est accordée, que la compagnie elle-même est le juge du mode d'approvisionnement en capitaux qui lui convient.

Les frais d'exploitation, surtout les salaires, étant considérés, il exprime l'opinion que même avec les économies mentionnées dans le jugement de la majorité, il resterait un déficit de $500,000. La somme ne pourrait être produite que par la réduction des salaires des téléphonistes et des autres employés ou par l'augmentation des taux. Puisqu'il n'est pas prouvé que les salaires sont déraisonnablement élevés, mais qu'ils paraissent équitables, on devrait parfaire le déficit en augmentant les taux. Vu la décision de la majorité de la Commission il n'est pas nécessaire d'étudier comment l'argent devrait être prélevé quitte à dire qu'il y a un certain nombre d'endroits dans le territoire couvert par la compagnie requérante où les taux sont anormalement bas et que ces taux devraient être haussés.

A son avis, une ordonnance devrait être rendue accordant une augmentation propre à produire $600,000 par année.

Le sous-commissaire en chef McLean (*dissident*)—rappelle les décisions antérieures de la Commission. La requête actuelle explique que les taux existants ne produisent pas une recette suffisante pour permettre à la compagnie de payer ses dividendes et par conséquent ne cadrent pas avec l'intention exprimée par la Commission dans un jugement précédent suivi d'une ordonnance. Pour cette raison, la compagnie ne peut trouver les capitaux additionnels nécessaires à l'accroissement de son réseau. Pour protéger le capital engagé, il doit y avoir un excédent des recettes sur les dépenses nécessaires et opportunes de la compagnie, dans le cas d'une bonne administration. Toute la question a été étudiée à fond et décidée dans des causes précédentes. Si les mêmes conditions existent aujourd'hui, les principes appliqués dans ces causes devraient s'appliquer à la présente.

Le taux du dividende de la compagnie, à l'audience précédente, n'a pas été traité comme un expédient et n'a pas été considéré comme tel par les experts convoqués pour faire opposition à la requête de la compagnie Bell. On a admis que

8 pour 100 était un taux raisonnable et juste, tout considéré. C'est donc un facteur permanent. Deux autres facteurs, l'excédent et la dépréciation, ont été traités comme des expédients. L'article excédent a été réduit de moitié, ce qui laisserait un surplus de 2 pour 100. On a alloué un taux de 4 pour 100 pour la dépréciation sur le coût moyen de l'installation dépréciable, calculé être approximativement de 3.64 pour 100 de toute l'installation.

Il ne peut admettre que la situation d'urgence n'existe plus. La Commission, en gardant la conduite de la cause, continue à demander des rapports basés sur un coefficient limité d'excédent et de dépréciation. En tant que ces facteurs sont limités par l'action de la Commission et tant que la Commission ne déclarera pas que ces facteurs sont basés sur des conditions normales plutôt que sur une situation d'urgence, la situation actuelle ne peut être considérée que comme une situation d'urgence. Avant d'allouer une augmentation, la Commission doit se convaincre que l'administration de la compagnie est raisonnable et prudente. Il est en preuve que la compagnie est administrée économiquement et habilement. On n'a pas prouvé que les salaires payés étaient excessifs. Il croit que la compagnie est à court de quelque $600,000 sur la recette reconnue raisonnable par la Commission dans son jugement précédent.

Voir à l'appendice "A" le texte intégral du jugement.

Requête de la Canadian Millers' Association et al., " in re " suspension des tarifs ou des suppléments de tarifs émis en conformité de l'ordonnance générale n° 354

Le commissaire en chef Carvell.—L'ordonnance générale 354 exigeait que toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission déposent des tarifs montrant une taxe de un pour cent par 100 livres sur le grain pour le privilège d'arrêt pour les fins d'emmagasinage, de mouture, de transformation en malt ou de tout autre traitement, ledit privilège devant être accordé pour tout le grain produit au Canada.

La cause de mouture en transit sur laquelle on a basé l'ordonnance générale 354 n'avait pas pour but et ne révélait nullement l'intention de changer les taux existants pour les transports hors de la voie principale. Les instructions étaient donc que les tarifs supplémentaires déposés par les compagnies de chemins de fer, dans la mesure où ils s'appliquaient au transport du grain de l'ouest hors de la voie principale, soient suspendus, avec permission aux compagnies de transport de demander à la Commission un rajustement des taux, si la chose était nécessaire.

Requête de la Robin Hood Mills, Limited, de Moose Jaw, *in re* mouture en transit

Le sous-commissionnaire en chef McLean.—Les articles 1 et 2 de l'ordonnance générale 234 disposent:

"1. Que tout le grain expédié à l'origine avant le 15 mars 1918 ou tout produit d'icelui expédié dans les six mois à partir du point d'arrêt donne droit à la différence d'avec le prix direct existant au moment où le grain est primitivement expédié, d'après les tarifs de transit applicables."

"2. Que tout le blé expédié à l'origine le ou avant le 15 mars 1918 ou le produit d'icelui, réexpédié à partir du point d'arrêt à l'ouest de Fort-William avant le 1er jour de juin 1918 à des endroits situés à ou l'ouest de Port-Arthur et Armstrong, donne droit à la différence d'avec le prix

direct pour le transport auxdits endroits en vigueur lorsqu'a été faite la première consignation de blé d'après les tarifs de transit applicables."

La Commission a autorisé une hausse de quinze p. 100, connue comme "Le cas de quinze p. 100", sur le grain, la graine de lin et les autres produits, en wagonnées dans l'ouest, autres que les taux de transport pour les ports du lac Supérieur et les endroits intermédiaires, que les taux de têtes-de-ligne ont maintenu bas, la date d'entrée en vigueur desquels a été remise jusqu'au 15 mars 1917.

La confusion avait trait au taux devant être appliqué au grain expédié dans les élévateurs de têtes-de-ligne et qui y a été entreposé avant le 14 mars 1918, et qui a été plus tard rechargé et expédié aux têtes-de-ligne à Port-Arthur et à Fort-William, les postulants prétendant que ces nouvelles consignations devraient se faire selon l'ancien taux, pour les chemins de fer auxquels le nouveau taux devrait s'appliquer.

Il a été transmis des exposés écrits en faveur de l'application de ces taux et contre celle-ci. Finalement, il a été tenue une audience à laquelle assistaient les postulants et à laquelle les chemins de fer étaient représentés.

La position assumée par les parties a été exposée en détails dans les motifs pour l'énoncé du jugement. Le jugement stipulait que les mots "jusqu'à destination finale", dans la règle 6A du tarif en vigueur alors que les consignations en question ont commencé, lus relativement aux dispositions ayant trait aux nouvelles consignations faites à Westport, Fort-William, Port-Arthur et aux endroits situés à l'est d'iceux, signifiaient le taux direct, le début duquel en matière de temps tel que défini par ladite ordonnance générale n° 234 s'appliquait à la destination finale, même si cette destination se trouve à l'est de Fort-William ou de Port-Arthur.

DEMANDE DE LA CANADIAN MILLERS' ASSOCIATION AU SUJET DES TAUX D'EXPORTATION SUR LES PRODUITS DU GRAIN

Les postulants ont demandé que lorsque les taux du fret étaient haussés ou réduits, les mêmes taux devraient s'appliquer aux produits d'icelui, afin d'empêcher une préférence injuste, que l'on prétend exister actuellement.

On a exposé que la situation était telle que la différence actuelle dans les taux facilitait le transport en Angleterre du blé canadien qui y est moulu en farine, pour le désavantage du minotier canadien.

En maintenant, que comme question commerciale il peut être avantageux d'exporter le produit moulu de préférence au grain non moulu, la Commission doit aborder la question non au point de vue commercial, mais au point de vue du taux, et elle doit considérer la question comme quoi l'arrangement actuel relatif au taux constitue une préférence injuste, et aussi si le taux attaqué est déraisonnable en lui-même.

Les témoignages ont fait ressortir le fait qu'une grande partie du blé canadien était expédié par Buffalo. Trois questions étaient en jeu savoir: (1) Est-ce que l'on devrait considérer le taux par voie de Buffalo, comme base de ce que devrait être le taux d'exportation pour Saint-Jean ouest? (2) Existe-t-il des conditions concurrentielles spéciales qui maintiennent le taux du grain? (3) Dans l'affirmative, est-ce que le taux demandé pour l'exportation de la farine par voie de Saint-Jean ouest est déraisonnable en lui-même?

Il a été établi que l'on devait faire face à certaines conditions concurrentielles dans le cas du blé. On a prétendu que l'on devait traiter la farine de la même manière.

On a soutenu qu'il existait certaines conditions concurrentielles s'appliquant dans le cas du blé qui ne s'appliquaient pas à la farine, et que les écarts dans les

taux ne constituaient pas une préférence injuste envers le blé, ou une distinction injuste contre la farine sur le mouvement d'exportation en question.

Les taux sur le grain et le blé à partir des ports de la baie Georgienne à St-Jean ouest et à Montréal ont été comparés, et l'effet de l'augmentation autorisée en vertu des ordonnances de la Commission, et les frais de têtes-de-ligne sur les taux susdits, ont été considérés et discutés.

Jugé, que le taux actuel sur la farine à destination de St-Jean ouest n'était pas raisonnable.

Pour le texte complet du jugement, voir l'appendice "A".

DEMANDE DE LA EXPRESS TRAFFIC ASSOCIATION OF CANADA AFIN D'OBTENIR L'APPROBATION DU SUPPLÉMENT "B" À LA CLASSIFICATION DES MESSAGERIES

Le supplément "B" à la classification des messageries n° 5 proposait certaines éliminations concernant l'article relatif aux boîtes ou caisses vides. Les motifs sur lequel il était basé c'est qu'il s'était produit une augmentation correspondante dans le volume des boîtes ou caisses vides retournées par comparaison avec le mouvement vrai du trafic rémunérateur, qu'il s'était produit une augmentation considérable dans le mouvement des paquets légers et volumineux, et que le paiement des frais de transport sur ces boîtes ou caisses ne rapportait pas des revenus de pair avec l'espace occupé.

Le principe à l'égard des frais devant être imposés sur les boîtes ou caisses vides retournées, savoir, la moitié du taux des 100 livres demandées lorsqu'elles sont pleines, a été décidé dans le jugement de la Commission relatif aux messageries, prononcé en 1910, après une considération très active, et cette pratique a toujours été en vigueur depuis.

Jugé que la Express Traffic Association n'avait pas établi un plaidoyer assez fort à l'appui de la classification relative aux boîtes ou caisses vides retournées, telle que projetée par elle.

Le commissaire en chef adjoint McLean a prononcé le jugement de la Commission.

DEMANDE DE LA NATIONAL DAIRY COUNCIL OF CANADA *au sujet de* L'ANNULATION DE L'AUGMENTATION DE 20 P. 100 DANS LES TAUX DE MESSAGERIES SUR LA CRÈME

Le commissaire en chef Carvell a prononcé le jugement de la Commission. La demande visait à obtenir la reconsidération de l'augmentation de 20 p. 100 sur la crème accordée par l'ordonnance de la Commission n° 327. La demande a été refusée, et un appel du refus de l'ordonnance par la Commission a été porté devant le gouverneur général. Le gouverneur en conseil a renvoyé l'appel à la Commission pour être considéré de nouveau, s'il devrait ou non y avoir d'abord une réduction sur les divers autres groupes de marchandises compris dans le groupe des "denrées", et si la Commission est d'avis qu'on ne peut conséquemment opérer une réduction générale des taux sur les "denrées", alors dans un cas de ce genre il devrait être établi un taux déterminé pour la crème.

La Commission a tenu une autre audience. On n'a pas adopté comme pratique du principe de l'établissement des taux que le taux devrait dépendre du prix de la denrée. En d'autres termes, qu'une réduction dans le prix d'une denrée doit automatiquement entraîner avec elle une réduction dans le taux. Si ce principe s'appliquait, il s'ensuivrait logiquement qu'une augmentation dans le prix des denrées augmenterait automatiquement le taux. La valeur de la denrée a un rapport sur l'établissement d'un taux, mais un facteur important ce sont les frais que l'accomplissement de ce service a entraînés pour la compagnie de transport.

L'enquête a couvert la question du transport des diverses catégories de marchandises comprises dans les "denrées". L'arrangement conclu entre les différentes compagnies de messageries et les chemins de fer, d'après lequel les compagnies de messageries exercent leur commerce, aussi bien que le coût du transport et les dépositions sur ces points, ont été considérés et discutés.

Pour adopter une conclusion au sujet de savoir si un taux peut être réduit ou non, ou si le taux est raisonnable, il faut tenir compte des méthodes d'affaires employées par la compagnie dans l'exercice de son commerce, les salaires de ses employés, et, d'une manière générale, si les affaires se font d'une manière raisonnable, économique et pratique. Il a été établi que les taux de "denrée" sur la crème sont les plus bas de tous les taux de messageries en existence au Canada— bien plus bas que le taux de première classe sur les marchandises.

La demande est renvoyée.

Pour le texte complet du jugement *voir* l'appendice "A".

DEMANDE DE CARROLL BROTHERS, DE BUFFALO, N.-Y., *au sujet* DES FRAIS POUR LE GARAGE DES WAGONS

Jugement prononcé par le commissaire en chef adjoint McLean, approuvé par le commissaire en chef Carvell, le sous-commissaire Nantel, et les commissaires Boyce et Rutherford.

La demande visait à l'établissement par la Commission des frais pour le garage des wagons sur la propriété de la compagnie postulante, alléguait que les frais demandés par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc à l'égard de la voie de garage, établissaient une distinction injuste contre les postulants et en faveur de leurs concurrents dans ce commerce, la Empire Limestone Company, of New York. Les postulants exercent un commerce concurrençant celui de la Empire Limestone Company, et les frais de location de la voie de garage pour cette dernière compagnie, sont moins élevés que ceux imposés aux postulants.

La voie de garage et les extensions ont été construites en vertu d'ententes conclues entre les postulants et la compagnie de chemin de fer, par les termes desquels les postulants devaient fournir les terrains nécessaires pour la voie industrielle en dehors des terrains appartenant à la compagnie, et terminer tous les travaux de régalage, y compris la construction de ponceaux et de ponts à chevalets, qui pourraient être requis. La compagnie devait aussi fournir les rails, les aiguilles, les cœurs, les attaches, et les signaux, aussi bien que tous les autres matériaux de fer et d'acier nécessaires à la construction de la voie de garage. La compagnie devait poser la voie aux frais des postulants, les postulants devant payer à la compagnie l'intérêt au taux de 6 p. 100 par année sur la valeur des rails, des aiguilles, etc. La voie de garage est mentionnée dans le jugement comme étant un embranchement construit d'après la base d'une construction coopérative.

La juridiction que possède la Commission d'après les clauses relatives aux embranchements et aux voies industrielles a été étudiée. On maintient que la Commission n'avait pas le pouvoir d'exiger la construction d'un embranchement afin de desservir une industrie, en vertu des articles 180 à 184 de la Loi des chemins de fer, de 1919; que les plaidoiries ont établi qu'une voie industrielle construite d'après ces clauses ne devient pas partie de la voie ferrée de la compagnie où l'embranchement est construit d'après la base d'une construction coopérative, déjà mentionnée, qu'afin de faire d'un embranchement une partie d'un chemin de fer, il faut employer des pouvoirs d'expropriation, c'est-à-dire, que le chemin de fer, agissant de la part du particulier intéressé, peut prendre des

mesures afin d'exproprier et d'incorporer l'embranchement dans son propre réseau. La Commission n'a pas le pouvoir d'enjoindre le prolongement d'une voie de garage non construite en vertu des articles relatifs à la construction obligatoire, à moins qu'il n'y ait expropriation. L'embranchement dont il s'agit tombe sous la portée des décisions, et ne fait donc pas partie du chemin de fer. Comme résultat, la Commission se trouve sans juridiction afin d'opérer la révision des termes telle que demandée. Comme la chose a été présentée, la Commission a maintenu que, la différence dans les termes relatifs à la location entre les ententes, ayant trait à la voie de garage, conclues entre les deux compagnies, ne donnait aucun critérium quant à une distinction injuste. Il est maintenu que le seul article en vertu duquel la Commision pourrait agir dans la demande actuelle est celui relatif aux voies industrielles, le n° 185.

LES TARIFS DU FRET, 1922

Jugement de la Commission, daté du 30 juin 1922, approuvé par le commissaire en chef Carvell, le commissaire en chef adjoint McLean, et les commissaires Boyce, Rutherford et Lawrence.

Un appel a été porté devant le gouverneur en conseil de l'ordonnance de la Commission n° 308, établissant l'augmentation générale connue comme le cas des 35 et 40 p. 100, entrant en vigueur le 13 septembre 1920. Son Excellence en conseil a renvoyé l'appel, mais il a exprimé fortement l'opinion que l'on devrait établir dans le plus bref délai possible, l'égalisation entre les taux de l'est et ceux de l'ouest.

Il a renvoyé la question à la Commission afin qu'elle s'en enquière davantage, quant à déterminer si les conditions n'avaient pas changé de telle manière au cours des dernières années, qu'elles rendissent cette égalisation avantageuse, et aussi afin de déterminer ce qui constitue un taux juste et raisonnable, sans tenir compte des besoins du réseau du chemin de fer National Canadien.

Toutes les augmentations autorisées en vertu de l'ordonnance générale n° 308 ont cessé d'exister le 1er juin 1922, à cause du fait que la modification à l'article 325 de la Loi des chemins de fer de 1919, remettant à plus tard l'application de la loi concernant la passe du Nid-de-Corbeau, a expiré le 6 juillet 1922. Dans la session du Parlement de cette année-là, l'application de la loi concernant la passe du Nid-de-Corbeau a été suspendue pendant une autre période d'une année, sur tous les taux et tarif spécifiquement mentionnés, sauf le grain et la farine. Les taux sur ceux-ci le et après le 6 juillet, étaient ceux auxquels il était pourvu dans l'ancienne loi. Cette modification donnait aussi le pouvoir au gouverneur en conseil de prolonger les dispositions de la dite loi pour un terme supplémentaire d'un an.

La comparaison entre les taux de fret canadiens et américains est en vigueur.

Les taux du fret au Canada n'ont pas été augmentés durant les premières quatre années de la guerre, mais en 1918 et en 1920 des augmentations substantielles ont été accordées. Elles étaient nécessaires afin de faire face aux frais d'exportation plus élevés. L'augmentation dans les taux autorisée au Canada par le *Dominion Railway Board* n'a pas été ressentie aussi vivement par le public canadien, que les augmentations autorisées aux Etats-Unis par la *Interstate Commerce Commission.*. Les montants et les dates d'entrée en vigueur des augmentations générales, aussi bien que les diminutions, sont citées en détails dans le jugement. On a aussi discuté la comparatison faite entre les tarifs pour les voyageurs aux Etats-Unis et au Canada.

La proposition faite par les représentants des chemins de fer devant le comité spécial du Parlement était qu'en ne tenant pas compte de la question des taux

sur le grain en provenance des provinces des prairies, à destination de la tête des lacs, toute diminution dans les taux de fret au Canada devrait être restreinte à ce que l'on appelle les "denrées fondamentales", savoir, le grain et les produits du grain, les produits des forêts, le charbon, les matériaux de construction, la brique, le ciment, la chaux, le plâtre, les pommes de terre, les engrais chimiques, les minerais, le fil de fer, la ferraille, le fer en gueuse, les balais et les massets.

Les représentants des chemins de fer ont suggéré qu'au lieu de l'entente de la passe du Nid-de-Corbeau, il soit fait certaines réductions de pourcentage sur ces denrées fondamentales, à même les taux actuels. Ayant adopté cette base, et d'après les chiffres soumis, la Commission a conclu qu'une réduction de $7\frac{1}{2}$ p. 100 sur les taux actuellement en vigueur sur ces denrées fondamentales, moins que les augmentations autorisées par l'ordonnance générale n° 308, mais ne comprenant pas de réductions faites jusqu'ici sur aucune des denrées susdites sur les frets domestiques au Canada, est tout ce à quoi la Commission peut consentir en matière de diminutions des taux.

La question de l'égalisation des taux entre les provinces des prairies et l'est du Canada a été discutée et étudiée à fond.

D'après la loi des chemins de fer, toutes les préférences ou distinctions injustes ne sont pas défendues.

Il est maintenu que les chemins de fer se sont acquittés de leur obligation de démontrer que ces distinctions n'étaient pas injustes ou inopportunes, vu que les taux des chemins de fer dans l'est sont peu élevés à cause de la concurrence par eau et de la concurrence que leur font les voies ferrées américaines, ce qui échappe à leur contrôle.

L'ordonnance générale n° 366, datée du 30 juin 1922, a mis en vigueur le jugement rendu. En vertu de cette ordonnance, une diminution de $7\frac{1}{2}$ p. 100 sur l'augmentation accordée par l'ordonnance générale n° 308 a été consentie sur ces denrées fondamentales, autres que le grain et la farine, et sur toutes les autres ordonnances publiées depuis cette date, ce qui a eu pour effet de laisser l'augmentation accordée par l'ordonnance générale n° 308 dans l'ouest canadien à $12\frac{1}{2}$ p. 100, et dans l'est du Canada à $17\frac{1}{2}$ p. 100. Dans le cas du charbon autre que l'anthracite, et du charbon en provenance de la tête des lacs à destination de l'ouest, toutes les augmentations stipulées par l'ordonnance générale n° 308, ont été rescindées. L'augmentation dans l'excédent de bagage, à laquelle il avait été pourvu dans l'ordonnance générale susdite n° 308 a été éliminée. Les compagnies de chemins de fer déposeront des tarifs établissant les taux tels que prescrits par le jugement en vigueur. La date de l'entrée en vigueur sera le 1er août 1922.

Pour le texte complet du jugement *voir* l'appendice "A".

APPELS DES DECISIONS DE LA COMMISSION

Au cours de l'année terminée le 31 décembre 1922, l'on a fait quatre appels des décisions de la Commission au Gouverneur en conseil et un appel à la Cour suprême du Canada.

On trouvera ci-dessous les appels portés au Gouverneur en conseil, ainsi que les jugements rendus dans chaque cas:

(1) Appel de la municipalité de la cité de Toronto de la décision de la Commission (Ordonnance générale n° 327) concernant les taux de messageries. —*Appel renvoyé, C.P. 562, le 7 mars 1922.*

(2) Appel de la part du "National Dairy Council of Canada" de la décision de la Commission et demandant une ordonnance annulant l'augmentation de 20 p. 100 dans les taux de transport de la crème accordée temporairement aux

compagnies de messageries lors de la requête du mois de juillet 1920.—*Soumis de nouveau à la Commission, C.P. 455, le 17 mars 1922.*

((3) Appel de l'Association des Meuniers du Dominion d'un jugement de la Commission en date du 6 mars 1922, au sujet de l'excédent des taux fixes de transport de la farine sur ceux du blé pour l'exportation.—*Appel renvoyé, C.P. 2264, le 22 octobre 1922.*

(4) Appel du "National Dairy Council of Canada", pour le compte des Fabricants canadiens de crème glacée, de l'ordonnance de la Commission n° 28883, relativement à la classification de la crème glacée pour le transport par messageries.—*Appel en délibéré.*

Quant à l'appel porté devant la Cour suprême du Canada, il s'agissait d'un appel de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur une question de loi découlant de la requête faite par le ministère des Terres, Forêts et Mines, de la province d'Ontario, demandant une ordonnance enjoignant le chemin de fer du Pacifique-Canadien d'établir et de construire un passage surélevé, à ses propres frais, au-dessus de l'emprise de la voie entre les lots 6 et 7, 1re concession, township d'Eton, Ontario, le 1er avril 1922. L'appel a été maintenu avec frais, la question recevant une réponse négative.

ORDONNANCES, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES

Le nombre total des ordonnances rendues pendant l'exercice terminé le 31 décembre 1922 a été de 1,320. Le nombre des circulaires générales émises par la Commission, et adressées à toutes les compagnies de chemins de fer tombant sous son autorité a été de 2. Les ordonnances générales se distinguent des autres en ce qu'elles s'appliquent à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité de la Commission. Il en a été émis 21 pendant l'année.

On trouvera à l'appendice "G" de ce rapport une liste des ordonnancecs générales et les circulaires émises au cours de l'exercice clos le 31 décembre 1922.

REQUÊTE ADRESSÉES À LA COMMISSION

Le nombre total des requêtes, y compris les plaintes ordinaires adressées à la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre 1922, ont été de 3,348.

DIVISION DU TRAFIC DE LA COMMISSION

Le nombre de tarifs reçus et classés à la division du trafic de la Commission au cours de l'exercice clos le 31 décembre 1922, est indiqué dans le tableau suivant:

Tarifs pour les marchandises y compris les suppléments	72,122
Tarifs pour les voyageurs, y compris les suppléments	15,987
Tarifs pour les messageries, y compris les suppléments	1,794
Tarifs téléphoniques, y compris les suppléments	4,522
Tarifs pour les wagons-lits et les wagons-salons, y compris les suppléments	342
Tarifs télégraphiques, et les suppléments	19
	94,786

Le nombre total de tarifs déposés et classés, du 1er février 1904 au 31 décembre 1922, s'est élevé à 1,132,553.

On trouvera à l'appendice "B" de ce rapport les détails concernant ces divers tarifs.

DIVISION DU GÉNIE DE LA COMMISSION

On a fait dans la division du génie de la Commission un grand nombre d'inspections par tout le Canada. Le nombre de ces inspections au cours de l'année terminée le 31 décembre 1922 s'élève à 280, et comprend les inspections relatives à l'ouverture d'un chemin de fer pour le transport du trafic, les inspections des ponceaux, des passages à niveau, des casse-pattes, des croisements, des ponts, de passages inférieurs et les inspections générales comprises dans les attributions de la division du génie de la Commission.

On trouvera à l'appendice "C" un rapport détaillé de l'Ingénieur en chef.

DIVISION D'EXPLOITATION DE LA COMMISSION

Le travail de cette division comprend l'inspection des chaudières de locomotives et leurs accessoires, l'inspection des appareils de sûreté sur les wagons et les locomotives, les enquêtes relatives aux accidents au cours desquels des personnes ont été blessées ou ont perdu la vie, le choix des emplacements de gares, la question de protection aux passages à niveau, et le service de train et de gare donné par les compagnies de chemins de fer.

On trouvera à l'appendice "D" un état détaillé et complet préparé par le chef de la division de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES À LEUR SUJET

En consultant le rapport préparé par le chef de la division de l'exploitation de la Commission, on verra qu'il a été signalé à la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre 1922, des accidents au nombre de 2,588, au cours desquels 243 personnes ont perdu la vie et 2,856 personnes ont été blessées. En comparaison de l'année 1921 il y a eu 1,821 accidents, qui ont entraîné la mort de 243 personnes et en ont blessé 1,928.

Les chiffres donnés indiquent:

(1) Quatre voyageurs tués pendant l'année terminée le 31 décembre 1921, et 5 voyageurs tués pendant l'année terminée le 31 décembre 1922, augmentation de 1; et le nombre des voyageurs blessés a été de 240 en 1921, par comparaison avec 376 en 1922, augmentation de 136.

(2) Le nombre des employés qui ont perdu la vie a été de 91 en 1921 et 83 en 1922, diminution de 8, et le nombre des employés blessés a été de 1,344 en 1921, par comparaison avec 2,084 en 1922, augmentation de 740.

(3) Le nombre des autres personnes tuées a été de 148 pendant l'année 1921 et de 155 dans l'année 1922, augmentation de 7, et le nombre des autres personnes blessées a été de 344 en 1921, par comparaison avec 396 en 1922, augmentation de 52.

On fait remarquer que sur les 155 personnes qui ont perdu la vie, 71, ou 46 p. 100, étaient des violateurs de propriété, et que sur les 396 autres personnes blessées, 90 ou 23 p. 100, étaient des violateurs de propriété.

Suit un tableau établissant une comparaison entre le nombre total des voyageurs transportés par les compagnies de chemins de fer, et le nombre des voyageurs tués et blessés, et les mêmes renseignements en ce qui concerne les employés. Les chiffres donnant le nombre total des voyageurs transportés et des employés pour l'année 1921, les derniers chiffres disponibles, sont extraits des statistiques sur les chemins de fer publiées par le bureau fédéral de la Statistique.

Voyageurs—	
Nombre de voyageurs transportés sur les chemins de fer	46,793,251
Nombre de voyageurs tués	5
Nombre de voyageurs blessés	376
Employés—	
Nombre de personnes employées par les chemins de fer	167,627
Nombre d'employés ayant perdu la vie	83
Nombre d'employés blessés	2,084
Violateurs de propriété—	
Nombre de violateurs de propriété tués	71
Nombre de violateurs de propriété blessés	90

On remarquera qu'au nombre des pertes de vie pouvant être empêchées, il y a eu 71 morts violentes sous la rubrique "violateurs de propriété" et 90 blessés. C'est une augmentation de 7 dans le nombre des tués et une diminution de 29 dans le nombre des blessés par comparaison avec l'année 1921.

Le tableau suivant fait voir le total par provinces en ce qui a trait aux violateurs de propriété tués et blessés pour l'année 1922:

Provinces	Tués	Blessés
Nouvelle-Ecosse	1	1
Nouveau-Brunswick	1	–
Québec	18	20
Ontario	43	42
Manitoba	1	3
Saskatchewan	3	6
Alberta	2	7
Colombie-Britannique	2	11
Total	71	90

On attire de nouveau l'attention sur le tableau faisant voir en détails la situation en ce qui se rapporte aux accidents qui se sont produits aux passages à niveau au cours des cinq dernières années. On y verra qu'il s'est produit 821 accidents, au cours desquels 293 personnes ont perdu la vie et 991 ont été blessées.

20 personnes ont été tuées et 66 blessées aux passages à niveau protégés au moyen de barrières.

39 personnes ont été tuées et 99 blessées aux passages à niveau protégés par une sonnerie.

Onze personnes ont été tuées et 41 blessées aux passages à niveau protégés par un gardien.

223 personnes ont été tuées et 785 blessées aux passages à niveau sans protection.

Il s'est produit 194 accidents aux passages à niveau protégés, au cours desquels 70 personnes ont été tuées et 206 blessées. Aux passages à niveau sans protection il s'est produit 627 accidents, au cours desquels 223 personnes ont été tuées et 785 blessées.

Pendant l'année 1922, il y a eu 183 accidents aux passages à niveau de routes publiques, au cours desquels 66 personnes ont été tuées et 237 personnes blessées, par comparaison avec 189 accidents en 1921, au cours desquels 70 personnes ont été tuées et 214 blessées.

Les accidents d'automobiles se sont totalisés à 109, répartis comme suit:—

Aux passages à niveau protégés par des barrières	2
Aux passages à niveau protégés par un gardien	2
Aux passages à niveau protégés au moyen d'une sonnerie	10
Aux passages à niveau non protégés	95

Les accidents à des attelages se sont élevés à 46, répartis comme suit:—

Passages à niveau protégés par des barrières	0
Passages à niveau protégés par un gardien	2
Passages à niveau protégés par une sonnerie	6
Passages à niveau sans protection	38

Les accidents aux piétons se sont élevés à 28, répartis comme suit:—

Passages à niveau protégés par des barrières	7
Passages à niveau protégés par un gardien	3
Passages à niveau protégés par une sonnerie	1
Passages à niveau sans protection	17

On remarquera d'après le tableau qui précède, que sur un total de 183 accidents, 33 sont survenus aux passages à niveau protégés, alors que 150 se sont produits aux passages à niveau non protégés.

On trouvera à l'appendice "D", des détails complets sur les voyageurs et les employés tués et blessés, ainsi que d'autres renseignements généraux en ce qui concerne les violateurs de propriété tués et blessés, les accidents aux passages à niveau protégés et non protégés, etc.

DIVISION DE L'INSPECTION DES INCENDIES

Comme par les années passées, la division de l'inspection des incendies a continué de travailler de concert avec les diverses organisations fédérales et provinciales en vue de la protection des forêts contre les incendies. Au cours de l'année, 97 officiers ou employés de ces organisations ont rempli, avec l'autorisation de la Commission, les fonctions d'inspecteurs des incendies dans les diverses localités, sous la direction de l'Inspecteur en chef des incendies.

Le 19 avril 1922, la Commission a émis l'ordonnance générale n° 362, revisant et modifiant les règlements des chemins de fer concernant les incendies et contenus dans l'ordonnance générale n° 107, laquelle se trouve annulée. La nouvelle ordonnance contient plusieurs changements importants.

De bonne heure au printemps, la question de la sorte de houille employée comme combustible de locomotives sur certaines lignes des chemins de fer de l'Etat dans les provinces des prairies et dans l'est de la Colombie-Britannique a donné lieu à certaines difficultés. La grève prolongée de l'union des mineurs de houilles dans le nord de l'Alberta a placé les chemins de fer dans l'impossibilité de se procurer les quantités suffisantes de houille bitumineuse de la grosseur convenable, de sorte qu'il fut nécessaire, dans le but de maintenir le service des trains, de demander à la Commission de suspendre les stipulations de la règle 8 de l'ordonnance générale n° 362, et de permettre l'usage de houille non-cokéfiable dans les régions non boisées, tout en stipulant que la houille cokéfiable devrait continuer à être employée dans les régions boisées. En attendant le règlement de cette question, un grand nombre d'incendies attribués aux étincelles qui s'échappent des locomotives, se sont déclarés au commencement du printemps sur certaines lignes des chemins de fer de l'Etat dans le nord de l'Alberta et dans l'est de la Colombie-Britannique. Heureusement, la plupart de ces feux étaient de peu d'importance, mais dans certains cas, les feux se propagèrent et causèrent certains dommages. L'administration des chemins de fer a travaillé dans le but de perfectionner un dispositif permettant de retenir les étincelles, mais les expériences n'ont donné jusqu'ici que des résultats à demi satisfaisants.

Les règlements relatifs à l'entretien de patrouilles spéciales de gardes-feux ainsi que le signalement et l'extinction des incendies ont été, d'une manière générale, bien observés par les chemins de fer. On a fait des progrès marqués dans le travail d'enlèvement, le long de l'emprise de la voie ferrée, des matières inflammables inutiles.

Pendant l'année les chemins de fer ont entretenu des gardes-feux sur une distance de 9,897 milles dans les sections non boissées des provinces des prairies, en conformité des règlements émis par l'inspecteur en chef des incendies.

On a fait rapport sur 1,598 feux provenant de causes diverses et ayant été allumés à moins de 300 pieds des voies ferrées dans les parties boisées le long des

chemins de fer sous le contrôle de la Commission dans tout le Canada. De ce nombre, 759 feux, soit 47.5 p. 100, couvraient une superficie de moins d'un quart d'acre et n'ont causé aucun dommage. Du grand total, 75.4 p. 100 ont été définitivement attribués à des causes provenant des chemins de fer, 7.5 p. 100 à des causes connues autres que celles provenant des chemins de fer, et 17.1 p. 100 à des causes inconnues.

Il a été brûlé une superficie totale de 118,012 acres. De cette étendue, 89.9 p. 100 a été ravagée par des feux attribués définitivement aux chemins de fer, 4.5 p. 100 par des feux attribués à des causes connues autres que les chemins de fer, et 5.6 p. 100 par des feux attribués à des causes inconnues.

Le total des dommages causés par tous ces feux s'élève à $222,593; les chemins de fer sont responsables pour 83.9 p. 100 de ces dommages, tandis qu'on attribue 3.8 p. 100 des dommages à des causes connues autres que les chemins de fer et 12.3 p. 100 à des causes inconnues. Ce chiffre accuse une augmentation considérable sur le chiffre des pertes attribuées aux chemins de fer l'année précédente, et cette augmentation est due à la température défavorable et au fait que l'un des feux n'a pu être contrôlé et a causé des dommages considérables par suite de la valeur du bois détruit. Par ailleurs, les chemins de fer ont fait un excellent travail au point de vue de cette question des incendies.

TRAVAUX DE ROUTINE DE LA COMMISSION

DIVISION DES ARCHIVES

L'état suivant indique le nombre des requêtes classées et des lettres reçues pendant l'année terminée le 31 décembre 1922, ainsi que le nombre d'ordonnances émises:—

Nombre de requêtes présentées	3,348
Nombre de dossiers reçus au cours de l'année	34,479
Nombre de lettres envoyées durant l'année	23,440
Nombre d'ordonnances émises durant l'année	1,320

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

SALLE DES ARCHIVES

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission sous l'empire des divers articles de la Loi des chemins de fer, pour l'exercice clos le 31 décembre 1922.

Articles de la loi des chem. de fer	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Totaux
Rescision d'ordonnances, art. 34	.4	9	2	6	7	10	3	11	6	8	1	4	71
Règles et règlements, art. 34, 281,287, 290, 296	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1
Prolongation du temps, art. 41	2	6	3	4	9	7	5	6	7	7	2	......	58
Emplac. d'une ligne, art. 166-177	1	3	......	3	4	1	......	2	1	1	1	......	17
Carte du parcours, art. 167	......	......	......	......	......	1	......	1	......	1	......	......	3
Ch. de fer, tel qu'on les construit, art. 175	3	1	2	......	2	1	2	......	......	2	2	......	15
Détournement de ligne, art. 178.	1	2	6	1	5	2	1	1	1	......	......	......	20
Mines et minéraux, art. 194–198.	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Expropriation de terrains, art. 189-192	......	......	1	......	......	......	......	......	1	2	......	......	4
Appels des décisions de la Commission	1	......	1	1	......	......	......	......	......	1	......	......	4
Indemnités pour dommages, art. 213-221	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1
Embranchements, art. 180-187	24	14	5	9	17	19	17	22	17	14	25	12	195
Traverses de chemins de fer et jonctions, art. 252-254	1	2	1	2	2	1	3	2	3	3	1	2	23
Système d'enclenchem., art. 252	......	4	3	4	2	7	3	4	3	......	......	1	31
Passages à niveau, art. 255-267	24	13	9	21	11	25	17	17	11	18	11	8	185
Détournement de route, art. 256	2	......	4	4	1	1	3	1	1	2	3	4	26

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission sous l'empire des divers articles de la Loi des chemins de fer, pour l'exercice clos le 31 décembre 1922—*Fin.*

Articles de la loi des chem. de fer	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Totaux
Protection aux passages à niveau, art. 257-267	16	9	9	5	9	9	8	22	29	23	19	23	181
Lignes de télég. et de téléph., art. 367	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	3
Raccordements par télég. et téléphone, art. 371	......	1	2	2	1	2	......	1	......	1	......	......	10
Croisem. de fils de tél., art. 372	......	......	......	......	......	1	......	......	2	3	4	......	10
Croisem. de fils d'éner., art. 372	1	1	......	3	......	1	2	2	2	......	2	......	14
Ententes au suj. du télép., art. 375	12	7	8	5	7	5	15	12	5	3	8	10	97
Canaux, fossés, etc., art. 268-271	......	5	......	......	......	......	......	......	......	1	1	......	7
Tuyaux à l'eau, art. 269	1	......	......	......	......	......	1	......	1	......	1	......	4
Egouts, art. 260	......	......	3	2	1	......	2	2	4	1	......	......	15
Ponceaux, art. 269	......	......	......	1	1	......	......	1	......	1	......	1	5
Passages de ferme, art. 272-273	2	4	......	......	1	6	3	1	1	3	2	4	27
Prot. aux passages de ferme, art. 275	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1
Fosses à bestiaux, art. 274	......	......	1	......	......	......	2	1	1	......	......	......	5
Clôturage de l'emprise, art. 274	1	1	3	22	3	1	5	1	8	4	9	4	62
Ponts, art. 249-251	20	10	4	8	42	12	47	45	5	13	10	9	225
Tunnels, art. 249-251	......	......	3	......	1	......	......	......	......	......	......	......	4
Stations, art. 188	1	10	9	1	7	7	5	9	10	5	5	7	86
Etat des stat., art. 188	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Aménagements des stations et agents	8	3	9	10	11	5	4	7	3	1	2	2	65
Etab. de ch. de fer, art. 276-277	1	1	......	......	1	......	2	......	5	3	5	......	18
Cond. des ch. de fer, art. 283	2	3	1	2	9	7	3	4	6	3	3	1	44
Matériel roulant, art. 298-301	1	......	3	1	7	5	6	3	2	2	1	......	31
Service des trains	4	2	4	4	7	......	7	2	5	4	1	......	40
Mouvement, art. 287	3	2	1	13	4	1	1	1	......	1	1	......	28
Obstruction du trafic, art. 311	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	2
Accommodation favorable au trafic, art. 312	2	5	11	5	2	2	2	4	3	2	1	6	45
Produits dangereux, art. 349-350	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	2
Rap. des accidents, art. 285-2 6	51	63	63	46	76	79	50	71	39	68	70	60	736
Chardons et herbes nuisibles, art. 279-280	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1
Incend. causés par des locomot., art. 280, 281-287, 387	......	......	1	......	......	......	4	1	10	5	......	......	21
Aiguillage commun, art. 316-337	1	1	3	1	2	1	......	......	2	2	......	1	14
Classific. des marchan. art. 322	......	......	1	......	2	......	......	......	......	......	......	......	3
Désapprobation des tar., art. 325	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
Tarifs offic. des marchand., art. 330	......	1	2	......	1	1	1	......	3	......	......	......	9
Tarifs officiels pour voyageurs, art. 334	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1
Ajustement des taux	6	3	6	1	7	3	5	5	6	10	6	4	62
Temps spéc. pour mar., art. 331	1	1	......	......	1	1	......	2	4	1	4	2	17
Temps spéc. pour voy., art. 335	1	......	2	2	......	......	1	1	1	3	1	......	12
Dispositions concernant le transport, art. 344-348	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1	2	2	5
Taux des messag., art. 360-366	......	1	....	1	......	3	......	5	......	4	1	......	15
Transp. par messag., art. 364	1	3	1	......	3	1	2	......	2	2	......	......	15
Taux de téléphone, art. 375	......	......	......	2	1	1	......	......	1	......	......	......	
Ententes et fusions, art. 151-153	......	1	......	1	......	......	......	......	1	1	......	3	8
Entente concernant le trafic, art. 154	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1
Statistiques et rap., art. 379-384	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	2	......	3
Récl. et remboursements	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1
Enquêtes	10	8	12	6	13	7	11	8	8	4	3	1	91
Plaintes	36	47	47	46	52	45	34	40	41	39	54	33	514
Divers	7	12	15	32	11	8	11	7	3	5	5	5	121
Ordonnances gén. de la Commission	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1	1	3
Totaux	253	261	263	277	343	289	290	325	277	283	273	214	3,348

APPENDICE "A"

PRINCIPAUX JUGEMENTS RENDUS PAR LA COMMISSION PENDANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1922

REQUÊTE DE BAROME ROCHON AU SUJET DES TRAVAUX DE DRAINAGE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Jugement rendu par le commissaire Boyce, le 4 janvier 1922, et approuvé par le commissaire en chef

En l'année 1887, peu de temps après la construction de sa ligne entre Port-Arthur et Winnipeg, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le but de se dispenser de construire un ponceau dispendieux et aussi dans le but de donner aux eaux un lit de pierres plus stable et plus solide, a détourné de son cours naturel, (indiqué par la lettre "A" sur le plan soumis) un cours d'eau alimenté par un certain nombre de lacs (dont l'un était le lac War-Eagle), se déversant dans la baie de Darlington formée par la rivière Winnipeg, au nord des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, tout juste à l'ouest de Keewatin, et a conduit les eaux ainsi arrêtées dans leur cours naturel, à travers les terres plus basses, au sud du chemin de fer, où se trouve actuellement la ferme du requérant, lopin 232, connue comme étant les lots 5 et 7, dans la première concession du township de Keewatin, de là à travers une tranchée profonde pratiquée dans le roc (indiquée par le lettre "B" sur le plan), dans un marais (indiqué par la lettre "C" sur le plan), de là, au moyen d'un tunnel pratiqué sous la voie ferrée à un endroit marque "D" sur le plan, dans la baie de Darlington.

L'on allègue qu'en faisant ces travaux de détournement l'on n'a pas suffisamment pris soin de permettre l'écoulement complet des eaux qui, par conséquent, se sont trouvées entraînées dans leur cours naturel.

Le plaignant n'a acheté sa propriété qu'un grand nombre d'années après le détournement des eaux—n'en ayant pris possession que vers 1905-06, ou 07; ses lettres patentes furent émises quelques années plus tard, mais le plaignant allègue que lorsqu'il prit possession de la ferme qu'il occupe maintenant, et qui fait l'objet de sa plainte, le chemin de fer ne consistait alors qu'en une voie simple, et que le barrage, construit de gros cailloux, permettait à l'eau qui n'était pas détournée par des moyens artificiels de s'infiltrer à travers le barrage, suivant ainsi quelque peu son cours naturel, de sorte que, comme il le dit dans son témoignage rendu lors de l'audition (Vol. 359, page 5317) lorsqu'il prit possession de la terre (en 1905, 06 ou 07," la terre était belle et sèche, excepté le cours d'eau—(c'est-à-dire le cours d'eau détourné). Dans ce temps-là, dit-il, presque toute l'eau passait à travers le barrage (alors une voie simple) et c'est à peine si une faible quantité d'eau suivait le cours détourné. Il déclare qu'au printemps de 1907 il a cultivé une partie de la terre maintenant inondée.

Or, la plainte est maintenant basée sur le fait qu'en 1906-7 le chemin de fer est devenu une voie double et qu'au cours des travaux du posage de la voie double le barrage qui jusque là permettait à l'eau de passer a été si bien fermé que l'eau ne pouvait plus y passer et que le canal ne suffisait pas à l'écoulement complet de l'eau qui, par conséquent, a inondé environ quatre acres de la terre du plaignant, et cela chaque année depuis la construction du barrage supportant les doubles voies. Le point capital de la plainte semble donc être le fait que le

canal creusé par le chemin de fer en 1887 n'a jamais été véritablement essayé construction du barrage supportant les doubles voies, c'est-à-dire dix ans plus tard, arrêtant ainsi l'infiltration de l'eau que le canal ne pouvait laisser passer. En d'autres termes, que l'insuffisance du canal à transporter les eaux comme l'avait fait jusque là le cours d'eau naturel n'est devenu apparente que lorsque le débouché permettant au trop plein de l'eau de s'infiltrer à travers le barrage supportant en vue d'y faire passer une voie double; puis, lorsque toute l'eau qui s'écoulait en premier lieu par le cours d'eau naturel dut passer par le cours détourné, ou par le canal artificiel construit par le chemin de fer, ce cours détourné ne put suffire, n'ayant pas la capacité voulue, et la terre du plaignant s'est trouvée inondée chaque année depuis sur la superficie déjà mentionnée.

Le témoignage du plaignant est corroboré par deux témoins—le premier du nom de Duncan Beeton (page 5321) qui demeure dans les environs depuis 1880. qui connaît très bien la région et qui déclare qu'après la construction de la première voie simple du chemin de fer l'eau a continué de s'infiltrer à travers le barrage et que maintenant l'eau n'y passe plus. Il dit que la tranchée pratiquée dans le roc ne mesure que quatre pieds de l'argeur et qu'elle est obstruée par des roches. Il dit encore que cette tranchée pourrait être améliorée en enlevant ce qui l'obstrue, et qu'aussi il a vu la terre de Rochon inondée.

Le témoignage corroboratif de Sydney Pearson (page 5326) a le même sens, puisque ce témoin dit aussi que depuis le posage de la double voie toute l'eau provenant du lac War-Eagle et des lacs adjacents, à l'ouest, passait sous la voie, c'est-à-dire, avant le posage de la double voie, et que depuis le posage de la double voie l'eau ne s'infiltre plus à travers le barrage, la terre du côté nord du barrage étant sèche depuis la construction de la double voie.

Le témoignage du plaignant qui demeure dans ce district depuis longtemps et qui a vécu sur sa terre depuis qu'il en a pris possession — soit depuis une époque antérieure à 1907 — de même que les témoignages des deux autres témoins ne sont pas réfutés par la compagnie du chemin de fer qui s'en tient au témoignage rendu par son ingénieur disant que les travaux de détournement suffisent à l'écoulement complet de l'eau. La preuve démontre que le cours d'eau mesurait autrefois environ dix-huit pieds de largeur et que, par suite du détournement du cours d'eau par le chemin de fer, ce cours d'eau doit maintenant passer dans une tranchée pratiquée dans le roc ayant une largeur de quatre pieds. Quant à savoir si cette tranchée est suffisamment large pour laisser passer l'eau qui s'y trouve resserrée et qui provient d'un cours d'eau d'une largeur de dix-huit pieds, la question est discutable, mais la photographie de la tranchée qui nous est soumise montre bien que l'eau s'y engouffre très rapidement et que les obstacles nuisent au passage facile. La profondeur de la tranchée pratiquée dans le roc, au dire de l'ingénieur, est la même que celle du creek ou cours d'eau, de sorte qu'il est bien évident qu'il y a eu, par suite du détournement, une grande compression du volume des eaux passant d'un cours d'eau d'une largeur de dix-huit pieds dans une tranchée d'une largeur de quatre pieds, au même endroit.

Je serais porté à admettre, de fait, me basant sur les témoignages rendus devant la Commission, que lorsque le plaignant a pris possession de sa ferme, l'eau s'écoulait, en partie par le canal, et en partie par infiltration en suivant le cours naturel du cours d'eau, et que la terre n'était pas inondée comme le prétend aujourd'hui le plaignant; que, depuis les réparations faites au barrage du chemin de fer pour y installer une double voie, l'infiltration de l'eau en suivant le cours naturel du cours d'eau, ce qui a contribué aux travaux de détournement à transporter toutes les eaux jusqu'à cette époque, s'est trouvée arrêtée et que tout l'écoulement de l'eau s'est trouvé laissé au canal; enfin que les travaux de détournement n'ont pu suffire à l'écoulement complet de l'eau ce qui a eu pour résultat l'inondation d'une partie de la terre du plaignant, sur une étendue d'en-

viron quatre acres, étendue qui était sèche avant les travaux de réparations au barrage, de sorte que la terre a été inondée chaque année depuis la construction du barrage supportant la double voie.

Quant à affirmer que le canal suffit, lorsque débarrasé des roches et de la vase qui obstruent le passage de l'eau, à assurer l'écoulement complet des eaux de manière à laisser la terre aussi sèche qu'elle l'était lorsque le plaignant en a pris possession, la question est encore discutable. La compagnie du chemin de fer soutient qu'elle n'est nullement tenue de nettoyer la tranchée pratiquée par elle dans le roc, comme faisant partie des travaux de détournement, ou autrement, et en général d'enlever tous les obstacles ou les alluvions qui peuvent nuire au libre passage du cours d'eau détourné. Il m'est, cependant, impossible d'admettre cette opinion. Lorsque la compagnie du chemin de fer, pour son propre avantage, détourne ou change un cours d'eau naturel, il s'ensuit que cette compagnie a le devoir de faire en sorte que la substitution du canal artificiel ne diminue pas dans une trop grande mesure l'utilité du cours naturel, ou, pour me servir des termes mêmes de l'article 163 de la présente loi des chemins de fer—autrefois l'article 155 des S.R.C., chapitre 37:

> "Une compagnie doit, autant que possible, remettre en son premier état une rivière, un cours d'eau, une voie publique, une conduite d'eau ou de gaz, égout ou drain, un fil ou poteau de télégraphe, de téléphone ou de ligne électrique, qu'elle détourne ou déplace, ou, au moins, dans un état tel que leur utilité n'en soit pas notablement amoindrie."

et l'article 268 de la présente loi qui est la répétition de l'article 250 de l'ancienne loi consolidée renferme les mêmes prévisions:

> "La compagnie doit, en construisant le chemin de fer, construire et entretenir des conduites d'eau, canaux en bois, fossés et drains convenables de chaque côté, en travers et en dessous du chemin de fer, et se reliant aux conduites d'eau, canaux en bois, fossés, drains et cours d'eau existants, sur les terres traversées par le chemin de fer, de façon à ménager un débouché suffisant au drainage et à l'écoulement des eaux, ou à amener l'approvisionement d'eau, et afin que le drainage, naturel ou artificiel, ou l'approvisionnement d'eau, existant alors sur ces terres, ne soit pas obstrué ou ralenti par le chemin de fer."

D'après les témoignages il semblerait qu'immédiatement après la terre du plaignant a été inondée et je crois que cette inondation était due à la construction d'un autre remblai devant servir à la construction d'une deuxième voie ou ligne de chemin de fer et le drainage existant sur la terre du plaignant avant ladite construction n'avait pas été rétabli dans le même état qu'avant ces travaux mais qu'au contraire l'utilité du fossé ou cours d'eau en question en fut matériellement amoindrie et le drainage qui existait sur cette terre a été et est encore obstrué et ralenti.

Les principes légaux impliqués sont fondamentaux. Je réfère aux causes comme celles de —

Ostrom *vs.* Bills, 24 A.R., 526; 28 S.D.R. 485.
Young *vs* Tucker, 26, A.R. 162.
Hamelin *vs* Bowerman, 31 S.C.R. 510.
Ward *vs* Grenville, 32 S.C.R. 510.
G.T.R. *vs* Miville, 14 L.C.R. 469.
Carron *vs* Great Western Ry. Co., 14, U.C.R. 192.

La teneur des délibérations au cours de l'audition de ces causes et les prévisions statutaires que j'ai mentionnées ne font qu'établir plus impérieusement que jamais la nécessité pour une compagnie de chemin de fer de prendre soin de toute l'eau qu'elle amène sur ses terres lors de la construction de sa voie.

Ce devoir qui incombe à la compagnie de chemin de fer me semble clair d'autant plus que d'après les témoignages rendus il est aussi évident que ce devoir a été négligé en ce qui concerne ce cours d'eau. La compagnie l'a nettoyé une fois tout en protestant que ce n'était pas de son devoir de le faire.

Si l'obstruction au détournement du cours d'eau est la cause de l'inondation, et non l'insuffisance ou la déficience du détournement lui-même, la compagnie devrait avoir l'occasion de démontrer qu'il en est ainsi en nettoyant le fossé qu'elle a creusé dans le but de détourner le cours d'eau. Si ce travail a pour résultat d'effectuer effectivement le drainage de la terre du plaignant exactement comme ce drainage existait lorsqu'il vint s'établir sur cette terre, et avant la construction de la double voie par la compagnie de chemin de fer, la Commission n'aura pas besoin d'émettre d'autre ordonnance vu qu'il sera entendu que la compagnie de chemin de fer verra à maintenir ce drainage dans le même état. Si, d'un autre côté, à la suite d'un autre examen fait par la Commission il est prouvé que le détournement ayant été nettoyé de toute obstruction par la compagnie de chemin de fer l'inondation se trouve causée par l'insuffisance ou la déficience du détournement lui-même, en tout ou en partie, on pourra voir au règlement de cette question plus tard en donnant avis aux parties intéressées.

La compagnie de chemin de fer sera obligée de nettoyer complètement le cours d'eau qu'elle a construit et d'en enlever tous cailloux, pierres, vase ou toute autre cause d'obstruction ou de ralentissement du cours des eaux, ce travail devant être fait sujet à l'approbation de l'ingénieur de la Commission aussitôt que les conditions le permettront, le printemps prochain, le tout devant être terminé le 1er mai 1922.

Relativement à toute autre ordonnance la question restera en suspens en attendant le rapport de l'ingénieur de la commission au sujet du résultat obtenu à la suite des travaux susdits.

L'ordonnance devra prendre effet tel que susdit.

DEMANDE DE LA CITÉ DE REGINA *re* APPAREILS DE PROTECTION AUX CROISEMENTS, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Jugement du commissaire Rutherford du 10 janvier 1922 approuvé par le commissaire en chef adjoint.

Ces demandes ont été entendues à Regina le 4 novembre 1921. La cité de Regina appuyait sa cause sur le fait qu'à la suite de l'ordonnance de la Commission n° 31357 du 5 août 1921 la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada avait installé une sonnerie électrique et un signal *wig-wag* au croisement de la 7e avenue à l'intersection de la rue Smith.

A l'audience la cité de Regina prétendit que les croisements situés respectivement aux intersections des rues Dewdney et Smith et 8e avenue et rue Smith sont même d'un caractère plus dangereux que le croisement de la 7e rue et de la rue Smith où la compagnie de chemin de fer a été obligée par la Commission d'installer une sonnerie électrique et un signal *wig-wag*.

Au nom des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Temple a admis que le croisement de la rue Dewdney était encore plus dangereux que celui de la 7e rue à cause du trafic plus considérable. Il pria la Commission de restreindre pour le moment l'installation d'appareils de protection au croisement de la rue Dewdney parce que le croisement de la 8e avenue n'avait pas besoin à son avis de protection additionnelle.

Le commissaire en chef adjoint ordonna à la ville de fournir à la Commission des chemins de fer les statistiques concernant le trafic aux deux croise-

ments, savoir à la rue Dewdney et à la 8e avenue, pendant une période de 48 heures et que la demande de la cité serait prise en considération après l'inspection de l'ingénieur divisionnaire de la Commission.

Les statistiques reçues depuis démontrent clairement que le croisement de la rue Dewdney est le plus important, le mouvement pour la période couvrant les 48 heures étant tant pour les voitures que pour les piétons de 3,065 contre 1,110 à la 7e avenue qui est déjà munie d'un appareil de protection.

De plus, les statistiques démontrent que la circulation à la rue Dewdney est beaucoup plus forte qu'à la 8e avenue qui se trouve entre la rue Dewdney et le 7e avenue, mais cela est sans doute dû au fait que la rue Dewdney est pavée et que la 8e avenue ne l'est pas.

L'ingénieur divisionnaire de la Commission a fait rapport que les trois croisements, savoir ceux de la 7e avenue, de la 8e avenue et de la rue Dewdney étaient tous dangereux pour le public voyageur et que le dernier des trois croisements était de beaucoup plus dangereux que ceux des 7e ou 8e avenues.

Par conséquent, je suis d'opinion qu'une installation semblable à celle de la 7e avenue est nécessaire aux croisements de la rue Dewdney et de la 8e avenue et que les signaux installés aux trois intersections devront être mis en opération de la même guérite et les frais d'installation seront à la charge des chemins de fer Nationaux du Canada moins les 25 p. 100 habituels fournis par la Caisse des passages à niveau de chemin de fer.

INTERRUPTION DU SERVICE DU RED MOUNTAIN RAILWAY ET ABANDON DE LA LIGNE

Jugement du commissaire en chef adjoint du 24 janvier 1922 approuvé par le commissaire Rutherford.

A la date du 15 juin 1921 une lettre a été déposée au nom de la compagnie Red Mountain Railway disant que ladite ligne avait été depuis longtemps exploitée par le Canadian Northern et des relevés contenus dans cette lettre établissaient que cette exploitation n'avait pas été profitable. Il y était mentionné que le Canadian Northern avait décidé de discontinuer l'exploitation de l'embranchement de Red Mountain et d'enlever les rails et l'outillage en vue de sa décision d'abandonner définitivement cette entreprise; et la lettre mentionnait que la compagnie avait l'intention de cesser l'exploitation de ladite ligne à minuit le 30 juin 1921. De plus, on y déclarait qu'un avis formel avait été aussi donné aux divers corps publics.

Dans les relevés qui accompagnaient la lettre on trouvait les détails concernant les recettes du chef du trafic des voyageurs et des marchandises et autres sources de revenus au compte d'exploitation en même temps que les détails concernant les frais d'exploitation, les taxes et le revenu net. Les détails en question couvrent les années 1898 à 1920 pour l'exercice finissant le 30 juin de chaque année.

L'embranchement en question a une longueur de 9.47 milles s'étendant de Patterson, sur la frontière, à Rossland. Le capital-actions par mille non rentré est de $43,569.

D'après les détails susdits, il semblerait que de 1898 à 1908 il y a eu, après avoir payé les frais d'exploitation et les taxes, un revenu net représentant une moyenne de $18,298 par année.

De 1909 à 1920 il y a eu tous les ans un déficit annuel s'élevant à une moyenne de $24,388.

Les chiffres donnés jusqu'en 1918 sont conformes aux rapports publiés par le bureau fédéral des statistiques concernant les chemins de fer. Ainsi qu'on

l'a fait remarquer les relevés sont pour les exercices finissant le 30 juin de chaque année. Depuis 1919 les rapports du gouvernement sont publiés pour chaque année finissant le 31 décembre. L'état soumis par la compagnie tel que déposé pour les années 1919 et 1920 finissant tel qu'indiqué, le 30 juin, indique ddes déficits de $30,224 et $42,226 respectivement. Si l'on prend les années civiles de 1919 et 1920, comme on le fait pour la publication des statistiques du gouvernement, ces déficits seraient respectivement pour 1919 et 1920 de $28,905 et $40,943.

Dans la suite nous avons reçue une plainte du Board of Trade de Rossland demandant si la compagnie de chemin de fer avait le droit, d'après sa charte, de discontinuer son service, et nous demandant d'être entendu.

Le Board of Trade de Trail envoya un télégramme s'objectant à la discontinuation du service et à l'abandon d'une partie quelconque de tout embranchement si telle discontinuation de service ou abandon doit nuire à l'intérêt public ou au développement de la province.

Après cela on a reçu de nombreuses lettres venant de Boards of Trade et de personnes intéressées. Le gouvernement de la Colombie-Britannique, sous la forme d'un télégramme expédié par le Premier ministre, s'unissait au Board of Trade de Rossland pour protester contre le projet d'abandonner l'exploitation d'une partie de l'embranchement du Red Mountain Railway. Ensuite, le président de la Commission envoya un télégramme au Premier ministre et aux différentes personnes intéressées qui avait écrit à la Commission. Voici ce que, en substance, contenait ce télégramme:

> "Tel que nous interprétons la loi il nous est impossible d'empêcher une compagnie d'enlever ses rails; si vous avez quelque autorité appuyant une interprétation contraire nous serons heureux qu'elle nous soit soumise."

Un télégramme reçu du Board of Trade de Rossland en date du 27 juin nous apprenait qu'une demande formelle d'audience au sujet de la discontinuation du service de l'embranchement de Red Mountain alléguant insuffisance dans les délais d'avis et au point de vue du mérite était adressée à la commission et demandait à cette dernière d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer de continuer son service en entendant l'audition de la cause. Un autre télégramme du 28 juin attirait l'attention de la commission sur l'article 312 de la Loi des chemins de fer comme s'appliquant à la question en jeu.

Le 30 juin le secrétaire du Board of Trade de Rossland a été averti que la commission avait étudié l'article 312 de la Loi des chemins de fer avant d'envoyer sa réponse ainsi que le télégramme du 24 juin mentionné antérieurement. La commission déclara qu'elle n'avait aucune autorité, d'après son interprétation de la loi, pour forcer la compagnie à maintenir son service en attendant l'audition de la cause; mais vu l'urgence du cas mention était faite que la demande pouvait être entendue à Ottawa le 6 juillet.

Le 4 juillet la commission reçut un télégramme du Board of Trade de Rossland critiquant la base qui avait servi à établir les chiffres concernant les frais d'exploitation, alléguant l'insuffisance de l'avis donné et alléguant que la commission avait des pouvoirs assez étendus pour empêcher l'interruption du service.

A une date plus éloignée on demanda à la Commission une audience afin de considérer cette question pendant qu'elle siégeait dans l'Ouest et des arrangements furent pris en vue d'y satisfaire et la Commission par conséquent siégea à Nelson le 29 octobre 1921.

Tel qu'on l'a établi déjà la Commission laissa percer dès le début son opinion que la Loi des chemins de fer ne l'autorisait pas à empêcher une compagnie de cesser l'exploitation de sa voie ni d'enlever ses rails. Cette interprétation était en conformité d'un bon nombre de jugements rendus par la Commission qui avait donné sur ce point cette interprétation à la loi. Lors de l'audience à Nelson ces

jugements ont été mentionnés par l'avocat de la compagnie du chemin de fer qui s'est appuyé sur ces précédents. Les avocats des autres parties intéressées qui n'avaient pas eu leur attention attirée sur la limitation des pouvoirs de la Commission sous ce rapport ont eu le privilège de soumettre par écrit leur argumentation après avoir consulté les autorités.

Il est évident que la question fondamentale en jeu, est la juridiction de la commission. Le cours des procédures indique que ceux qui protestaient contre la conduite de la compagnie du chemin de fer étaient sous l'impression premièrement que la compagnie de chemin de fer ne pouvait pas enlever ses rails ni discontinuer son service sans obtenir le consentement de la commission, et deuxièmement conformément à cette opinion, que la commission avait le pouvoir de refuser une telle demande.

Une analyse des décisions rendues par la Commission dans d'autres causes fera mieux comprendre la limitation des pouvoirs de la commission.

En 1915 la commission reçut une communication de l'avocat de la Great Northern Railway Company (dossier n° 25461) disant que la Great Northern Railway Company se proposait d'abandonner l'exploitation de son embranchement de Bedlington et Nelson entre Port Hill, Idaho et Wynndel, C.-B. Le status légal de la question a été envisagé par la division légale de la commission qui a formulé l'opinion suivante:—

"Depuis que j'ai votre mémorandum du 22 janvier les lettres de l'avocat général de la compagnie et de M. Haydon, en date du 14 janvier et du 22 janvier respectivement, ont été déposées au dossier, lesquelles lettres font mention, comme vous le constaterez, de l'intention de la compagnie d'abandonner l'exploitation de la partie du chemin de fer en question.

"A moins que l'interruption du service ne soit en violation d'une entente à laquelle la compagnie est partie il n'y a aucune disposition dans la Loi des chemins de fer visant le cas d'une compagnie désirant cesser l'exploitation de sa voie sauf dans un cas de banqueroute. La Great Northern Railway semble exploiter l'embranchement Bedlington et Nelson à titre de propriétaires ou comme possédant un intérêt prépondérant dans le capital d'une compagnie canadienne et elle opère sous le nom du Bedlington and Nelson Railway. Il n'y a aucune mention d'une entente ou de fusion entre les deux compagnies.

"Dans la cause de la Commission locale de Darlaston *vs* N. W. Ry., 63 L.J., Q.B. 826 (1894); 8 Causes trafic Chemins de fer et Canaux, 216,—il a été maintenu que les Commissaires des chemins de fer n'avaient pas juridiction pour forcer une compagnie de chemin de fer à reconstruire et maintenir ouverte pour le public voyageur une gare que la compagnie avait fermée et démolie, la clause relativement aux facilités raisonnables que l'article 2 de la Loi concernant le trafic des chemins de fer et canaux que les compagnies de chemins de fer sont obligées de maintenir pour répondre aux besoins du trafic n'étant d'aucune application lorsqu'il s'agit des gares qui ne sont plus utilisées.

"Lord Esher, M. R., et A. L. Smith, L:J.; à moins qu'une compagnie de chemin de fer ne soit obligée par sa charte de maintenir en service sa voie ferrée et ses gares elle a droit de fermer toute partie quelconque de sa voie ferrée ou n'importe quelle gare en tout temps qu'il lui plaira. Kay, L.J.; Même si l'obligation de fournir des facilités raisonnables s'appliquait dans le cas d'une gare qui a été fermée au service cette obligation ne peut pas comporter l'ouverture d'une gare qui a été fermée parce que la compagnie de chemin de fer a constaté que le fait de continuer à s'en servir impliquait une perte sérieuse.

"La loi constituant en corporation la Bedlington and Nelson Railway Company ne l'oblige pas à maintenir continuellement l'exploitation de sa ligne de chemin de fer."

Le 2 février 1915 le secrtétaire-trésorier du Board of Trade de Creston, C.-B., reçut une lettre conçue en ces termes:

"Relativement à votre plainte ci-jointe du 15 janvier dernier j'ai reçu instruction de vous informer que la *Great Northern Railway Company* a donné avis à la Commission qu'elle avait l'intention de cesser l'exploitation de l'embranchement Bedlington and Nelson et d'enlever finalement les rails de cette voie. J'ai aussi à vous dire que la Commission ne possède aucun pouvoir pour forcer la compagnie à continuer dans ces circonstances l'exploitation de sa ligne et par conséquent la Commission doute de pouvoir vous aider davantage à cet égard."

Cette question est encore survenue relativement à la même compagnie de chemin de fer lors d'une session de la Commission à Vancouver le 2 juin 1915 (Dossier de la Commission n° 26019). La compagnie demandait si une ordonnance était nécessaire pour lui permettre d'enlever ses rails mais aucune ordonnance n'a été rendue. Et certains points ayant été soulevés l'ancien commissaire en chef sir Henry Drayton écrivit une lettre au ministre des chemins de fer en date du 17 avril 1918. La question avait été soulevée concernant les pouvoirs des gouvernements provinciaux de procéder, pour des fins d'établissement de routes publiques, à l'expropriation des emplacements de voie abandonnés par les compagnies de chemin de fer. Ceci ne relève pas de la question en jeu mais l'explication de la limitation des pouvoirs de la Commission telle que contenue dans l'extrait suivant est importante:

"Voici l'un des cas où il est bien difficile de faire quoi que ce soit. Le Great Northern a exploité cet embranchement de Bonner's Ferry, Idaho à un endroit situé dans le territoire de la Colombie-Britannique. Cet embranchement est connu sous le nom du Bedlington and Nelson Railway.

"Les recettes provenant de l'exploitation de cet embranchement ont été si minces que la compagnie n'en retirait aucun profit et elle prit la résolution d'épargner toute perte future en abandonnant complètement l'exploitation de cette ligne. Le service fut suspendu dans le cours de 1915 et la compagnie s'est déclarée prête à vendre l'emplacement de la voie à un prix raisonnable aux fermiers situés le long de sa ligne.

Au mois d'avril 1917 l'inspecteur provincial de la taxe et du revenu écrivit pour dire qu'il avait été informé par l'agent de l'emplacement de la voie et des impôts de la *Great Northern Railway Company* que les rails de l'embranchement avaient été enlevés pendant l'année 1916 et que l'embranchement n'existait plus comme chemin de fer, et demandait à la Commission si elle avait formulée une ordonnance autorisant cette conduite.

"La Commission n'avait émis aucune ordonnance et le département en a été informé. Il n'y a rien dans la loi pour forcer une compagnie de chemin de fer à continuer à maintenir en opération une voie ferrée qui lui fait perdre continuellement de l'argent. Il a été laissé au jugement de la compagnie de chemin de fer de décider si elle doit sacrifier ses placements définitivement avec toutes les pertes que cette décision comporte ou bien si elle doit, dans l'espérance de sauver un jour de la ruine les fonds placés dans l'entreprise, continuer à subir des pertes temporaires."

Le 15 janvier 1918 la *Great Northern Railway Campany* a donné avis à la Commission qu'elle se proposait d'enlever les rails sur 1 mille $\frac{1}{4}$, du *New West-*

minster Southern Railway et demandait à la Commission si elle avait juridiction en ce qui concerne l'enlèvement des rails. La compagnie de chemin de fer se trouvait dans l'impossibilité d'indiquer un article quelconque de la loi sous l'empire duquel la Commission pouvait avoir juridiction et la requérante a reçu une réponse conçue dans les mêmes termes que la lettre susmentionnée envoyée au secrétaire-trésorier du Board of Trade de Creston, C.-B.

De nouveau, en 1919, La Commission fut saisie de l'affaire, Dossier de la Commission n° 1,333, alors qu'il s'est agi de la cessation du service sur l'embranchement du *V. V. & E. Railway*, de Grand-Forks à Phoenix. Le secrétaire fut prié d'écrire à la compagnie pour l'informer:

> " Que lorsque la compagnie a décidé d'abandonner complètement l'exploitation d'une voie ferrée et d'enlever ses rails ainsi qu'on en a l'intention dans la présente circonstance, à moins que telle action ne soit en violation d'une entente l'engageant à maintenir sa voie en opération, il n'y a aucune disposition dans la Loi des chemins de fer donnant à la Commission le pouvoir d'empêcher la compagnie d'en agir ainsi. Telle est la conclusion acceptée dans la cause du *Bedlington and Nelson Railway* (Dossier n° 25461). Sous ce rapport la loi nouvelle ne donne pas de pouvoirs plus étendus à la Commission."

L'interprétation de la loi telle qu'exposée précédemment indique qu'il n'y a pas dans la Loi des chemins de fer de disposition enjoignant à une compagnie de chemin de fer qui subit continuellement des pertes de demander la permission à la Commission pour enlever ses rails et cesser son service; et elle démontre de plus que la Commission ne possède, dans une situation comme celle-là, aucune autorité pour s'opposer à l'enlèvement des rails ou à l'interruption du service.

Au point de vue des recettes la position de la compagnie de chemin de fer a été clairement établie. Le Board of Trade de Rossland s'objecte à la base qui a servi à la compilation des chiffres alléguant que l'on ne rend pas justice à Rossland. Cependant les chiffres sont les chiffres officiels déposés aux mains des autorités du gouvernement s'occupant des statistiques de chemins de fer et soumis en conformité des dispositions des lois émises à cette fin. Dans le passé la Commission a utilisé les statistiques ainsi soumises par les compagnies de chemin de fer se rapportant à une analyse des frais d'opération et c'est mon opinion que les statistiques soumises dans le présent cas en conformité des formules et de la classification en vigueur constituent une base convenable pour voir en quel état se trouve le chemin de fer.

Ainsi qu'on l'a fait remarquer les avocats avaient eu le privilège de soumettre des arguments par écrit: L'avocat du Board of Trade de Rossland a écrit faisant voir que la *Red Mountain Railway Company* avait été constituée en corporation en vertu du chapitre 61 des Statuts de la Colombie-Britannique de 1893, et que dans le préambule de la loi il était expliqué que c'était dans l'intérêt du public que le chemin de fer fût construit et " maintenu ". Il est référé à l'article 11 de la loi. La partie importante de cet article en ce qui concerne l'argument en question se lit comme suit:

> "La compagnie peut tracer, construire, édifier, outiller, maintenir et exploiter continuellement une ligne de chemin de fer."

On a souligné le mot "continuellement" comme étant bien important.

Dans les Statuts du Dominion, 58-59 Victoria, chapitre 60, Une Loi concernant la Red Mountain Railway Company, ledit chemin de fer obtenir une charte fédérale et était déclaré une construction à l'avantage de tout le Canada. L'avocat du Board of Trade, dans son argumentation écrite, réfère à l'article 2 de cette loi. Ledit article après avoir stipulé que la Loi spéciale du Dominion

et la Loi des chemins de fer du Canada s'appliqueront à la compagnie et à son entreprise au lieu de la Loi spéciale de la Colombie-Britannique et de la Loi des chemins de fer de la Colombie-Britannique continue:

> "Mais rien dans le présent article ne saura affecter quoi que ce soit d'accompli, aucun droit ou privilège ou aucune obligation encourue sous le régime des lois susmentionnées de la législature de la Colombie-Britannique antérieurement à l'adoption de la présente loi auxquels droits et pivilèges la compagnie continuera de bénéficier et pour lesquelles obligations la compagnie continuera d'être responsable."

L'avocat allégua qu'"une de ces obligations était de maintenir le service sur cette voie ferrée et, *continuellement*, était-il soumis, ou du moins d'exploiter la ligne." On ne prétend pas que la loi spéciale du Dominion, indépendamment de son inter-relation avec la loi spéciale de la province, comporte une obligation quelconque relativement à l'exploitation continuelle de la voie ferrée.

Il est à remarquer que la disposition dans la loi provinciale confère un pouvoir discrétionnaire et ne constitue pas une obligation de la part de la compagnie; et il ne semble pas que les mots "exploiter continuellement' dans l'article 11 de la loi provinciale constituant la compagnie en corporation doivent être interprétés autrement que dans le sens donner à la compagnie l'autorisation ordinaire accordée dans les lois spéciales pour l'exploitation du chemin de fer et il en a été jugé ainsi dans la cause de *Darlaston Local Board vs London & N. W. Ry. Co.*, 8 C. T. Ch. de f. et C., 216.

L'article 398 de la loi des chemins de fer a été aussi cité. Cet article a trait aux amendes:

> "Une compagnie ou une personne qui, sans le consentement ou sans une ordonnance de la Commission, enlève un rameau ou un embranchement construit ou en vertu ou en conformité de la présente loi dans le but de fournir les facilités de transport par chemin de fer à une industrie ou entreprise établie ou dont l'établissement est projeté, ou pour cette industrie ou entreprise, encourt une amende de mille dollars au maximum."

L'argumentation établit que "sous l'empire de cet article la compagnie doit obtenir la permission de la Commission avant d'enlever un rameau ou un embranchement, et comme il n'est fait aucune mention de la ligne principale il est soumis que la ligne principale ne peut pas être enlevée même avec le consentement de la Commission."

L'article 398 de la Loi des chemins de fer est un article nouveau ajouté à la loi de 1919. Sa rédaction, "à une industrie ou entreprise établie ou dont l'établissement est projeté", indique: que ce qui est visé par l'article s'applique à l'article 187 qui défend d'enlever sans le consentement de la Commission tout rameau ou tout embranchement construit sous l'empire des articles 185-186. Dans ces articles il s'agit de construction forcée. Le chemin de fer dont il est ici question ne tombe en aucune façon sous l'effet de l'article visé par l'article 398.

Il a été référé à l'article 312 qui, entre autres choses, traite des facilités de transport. Dans la cause de *Darlaston Local Board vs L. & N. W. Ry. Co.*, 8 T. Ch. de f. et C., 216, il a été maintenu que si la compagnie n'était pas liée par la loi spéciale de sa constitution en corporation de construire ou de maintenir la ligne de chemin de fer, la clause ou les clauses concernant les facilités de transport ne pouvaient pas être invoquées par les commissaires. Il ne semble pas qu'il soit possible de conclure que l'article 312 autorise d'intervenir dans le cas présent et d'ordonner à la compagnie de maintenir sa ligne de chemin de fer en opération.

La Commission a été informée qu'il y avait à l'étude devant la *Interstate Commerce Commission* une requête demandant l'autorisation d'enlever les rails du chemin de fer à partir de Northport, Washington, jusqu'à la frontière internationale auquel endroit il effectue un accordement avec la ligne dont il est ici question.

La compagnie de chemin de fer a déposé aux mains de la Commission une lettre déclarant que le ministère des Travaux publics de Washington avait recommandé à la *Interstate Commerce Commission* de se rendre à la requête de la *Great Northern Railway Company* qui demandait l'autorisation d'abandonner l'embranchement de Columbia and Red Mountain, c'est-à-dire de cette partie au sud de la frontière; et une copie de la recommandation a été déposée avec l'information que la compagnie de chemin de fer perdait entre $14,000 et $30,000 par année sans même l'espoir de pouvoir se rembourser dans l'avenir.

La Commission apprend que bien que la cause ait été entendue à Spokane, le 19 octobre 1921, en présence d'un représentant du ministère des Travaux publics, de Washington, la cause sera de nouveau entendue d'après des arrangements avec la *Interstate Commerce Commission.*

Bien que, tel que je comprends la loi du transport, il soit nécessaire d'obtenir le consentement de la *Interstate Commerce Commission* avant de pouvoir abandonner l'exploitation d'une ligne engagée dans le commerce entre états la situation, ainsi qu'on l'a fait remarquer, est toute différente de celle qui existe sous le régime des lois canadiennes; et la Commission est liée par les dispositions de la loi.

Nous avons jugé à propos d'expliquer la question au long vu qu'il y existait de fausses idées au sujet de la limitation des pouvoirs de la Commission. On a entendu des plaidoyers bien éloquents. Il a été allégué que l'interruption du service est une question des plus sérieuses pour Rossland. Il est malheureux que les affaires à Rossland ne soient pas aussi prospères qu'elles l'ont été dans le passé et on ne peut ignorer la conclusion que la cessation du service va produire un mauvais effet sur la situation commerciale. En même temps, laissant de côté la question de savoir si la Commission, eût-elle juridiction en la matière, serait justifiée selon les mérites de la cause d'ordonner la continuation du service, le fait simple est que la Commission n'a pas d'autorité pour en ordonner ainsi.

A l'audience est survenue la question du trafic de la compagnie minière LeRoi n° 2 qui utilise le rameau exploité par le Red Mountain Railway conjointement avec un raccordement avec la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour permettre le mouvement du trafic jusqu'à Trail. Les négociations se poursuivent encore à ce sujet.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, *re* RAMEAU POUR LA EUGENE F. PHILLIPS ELECTRICAL WORKS, LIMITED, BROCKVILLE

Jugement du commissaire en chef du 2 février 1922 approuvé par le commissaire en chef adjoint et les commissaires Rutherford et Lawrence

La Eugene F. Philips Electrical Works, Limited, a décidé d'établir une industrie considérable dans la cité de Brockville, à un endroit approuvé mutuellement, en considération de quoi la cité a consenti à donner à l'industrie accès à la fois au Pacifique-Canadien et aux chemins de fer Nationaux du Canada, le site choisi s'étendant le long de la ligne du chemin de fer National du Canada dans la direction de Westport, dans la partie ouest de la cité. Le Canadien National passe, sur une certaine distance, juste au sud de la rue Church avant d'atteindre la propriété de la compagnie Phillips et le Pacifique-Canadien a demandé la permission de construire une ligne allant de sa voie sise juste au sud de la rue

Pearl, longeant de près le Canadien National et passant, sur une distance de 1,000 pieds, le long de la rue Church.

A l'audition, M. Crombie, représentant des chemins de fer Nationaux du Canada, suggéra que le Pacifique-Canadien utilise leur emprise et en retour accorde aux chemins de fer Nationaux du Canada le droit de passage pour aller au port et à certains établissement industriels sis sur les voies du Pacifique-Canadien. Cette proposition provoqua une correspondance volumineuse entre les représentants des différentes compagnies, et, à mon avis, la seule question que nous avons à décider c'est de déterminer si nous devons accorder l'autorisation au Pacifique-Canadien de construire une ligne traversant la ville de Brockville ou si nous devons l'autoriser d'utiliser les voies du Canadien National.

Il me semble que l'article 193 de la Loi des chemins de fer et particulièrement les alinéas 4 et 5, ajoutés en 1919, visent exactement ce qui fait l'objet de notre étude. Antérieurement aux récentes modifications, l'article 193 décrétait qu'une partie de l'emprise, des voies, des termini, des stations, des emplacements de stations, etc., d'une compagnie pouvaient être utilisés par une autre compagnie, pourvu que la chose fut préalablement autorisée par la commission. Il décrétait ensuite la procédure à suivre pour obtenir l'autorisation, sous réserve, évidemment, d'une compensation à être fixée par la commission au cas où les parties ne s'entendraient pas.

Tous les alinéas (4) et (5) de l'article 193, ajoutés par le parlement en 1919, sont ainsi libellés:

"(4) Lorsque le tracé projeté d'un nouveau chemin de fer est près ou à peu de distance d'un chemin de fer existant, et que la Commission est d'avis qu'il n'est pas opportun, dans l'intérêt public, d'établir deux emplacements de voie à une telle proximité, elle peut, si elle le juge à propos, sur la demande d'une compagnie, d'une municipalité, ou d'une personne intéressée, ou de son propre mouvement, ordonner à la compagnie qui construit ce nouveau chemin de fer de procéder, selon que le stipule le paragraphe (1) du présent article, dans la mesure que la Commission le juge nécessaire pour empêcher que ne s'établissent ces deux emplacements de voie séparés.

"(5) Chaque fois que la Commission juge qu'il est dans l'intérêt public d'empêcher la construction d'un ou de plusieurs nouveaux chemins de fer près ou à peu de distance d'un chemin de fer existant, ou d'empêcher la construction de deux ou de plusieurs nouveaux chemins de fer près ou à peu de distance l'un de l'autre, ou les uns des autres, elle peut, à la demande d'une compagnie, d'une municipalité ou d'une personne intéressée, ou de son propre mouvement, rendre telle ordonnance ou donner telles instructions qu'elle juge nécessaires ou opportunes sur l'usage combiné ou commun, ou la construction et l'usage, par les compagnies possédant, construisant ou exploitant ces chemins de fer, d'un seul emplacement de voie avec le nombre de lignes, les têtes de lignes, les gares et stations ou autres commodités et les arrangements voulus."

Je suis d'avis que le parlement a conféré à la commission la responsabilité d'empêcher la construction inutile de nouvelles voies. La dite voie du Canadien National est un embranchement allant à Westport sur lequel il y a peu, très peu, de trafic, et il n'est pas probable qu'il augmente beaucoup d'ici plusieurs années. Il y a par conséquent amplement de commodités pour les deux voies et, à mon avis, on devrait obliger le Pacifique-Canadien à utiliser les lignes existantes du Canadien National aux conditions mutuellement consenties par les parties respectives ou, au cas de désaccord, aux conditions déterminées par la commission.

Il fut annoncé à l'audition que le Pacifique-Canadien était consentant d'échanger des droits de passage communs avec le Canadien National; il con-

sentait d'accorder au Canadien National accès à la ligne de ceinture du point de raccordement avec leur ligne jusqu'à la gare du Grand-Tronc, une distance d'environ un demi-mille, en retour du droit de se servir de la ligne du Grand-Tronc jusqu'à l'établissement industriel ici décrit. On semble avoir perdu la proposition de vue au cours de la discussion et on n'en a plus parlé dans la correspondance; la discussion s'est limitée à la question des droits de passage du Pacifique-Canadien jusqu'au port et aux établissements industriels.

Par conséquent, on devrait rejeter la requête dans sa forme actuelle, mais il conviendrait d'émettre une ordonnance pour autoriser le Pacifique-Canadien à se servir de la ligne du Canadien National à partir d'un endroit sis au sud de la rue Pearl et indiqué en rouge sur le plan, jusqu'à la propriété de Eugene Phillips, et pour prescrire au Canadien National qu'il ne doit pas s'opposer à tel usage. Si les parties ne réussissent pas à s'entendre sur les conditions en deçà d'un mois, la commission interviendra à la demande de l'une ou l'autre partie ou de la ville de Brockville, qui est intéressée à la question à cause de son contrat avec la *Eugene Phillips Company,* et si à l'avenir le Canadien National a besoin du droit de passage sur la ligne du Pacifique-Canadien à partir du raccordement avec le Grand-Tronc, tel que mentionné plus haut, il l'obtiendra aux mêmes conditions que celles dont jouit le Pacifique-Canadien sur la ligne du Canadian Northern.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE PACIFIQUE-CANADIEN AU SUJET DE L'EMBRANCHEMENT PROJETÉ DE LANGDON NORTH (ACME À EMPRESS)

Décision du commissaire en chef en date du 2 février 1922, approuvé par les commissaires Rutherford et Lawrence, sanctionnée par le commissaire en chef adjoint dans une décision séparée le 6 février 1922.

Cette requête est faite en faveur du Pacifique-Canadien et porte sur un raccordement avec les voies des chemins de fer Nationaux du Canada à Drumheller, dans la province de l'Alberta. Les chemins de fer Nationaux s'opposent vigoureusement à la requête donnant comme motif que les houillères de Drumheller sont des industries qui appartiennent naturellement à cette compagnie, qu'ayant dépensé des millions de dollars pour se mettre en état d'exercer ce trafic, ils prétendent qu'ils sont en état de donner le service voulu à tous les endroits où l'on expédie la houille de Drumheller.

La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien s'appuie sur les précédents de la commission dans l'octroi de facilités de transfert, tels que la cause de London, 6 C. C. C., 327; la cause de Calgary, dossier n° 10921.95; et la cause d'Ottawa, qui toutes consacrent des principes non restreints dans l'octroi de ces transferts; mais je m'en rapporte davantage aux événements de notoriété publique qu'aux principes antérieurement énoncés par la commission.

Le droit d'entrée du Pacifique-Canadien à la houillère de Drumheller a été sonctionné par le parlement dans une charte qui consacre ce droit. Un accord fut conclu entre les chemins de fer Nationaux du Canada et la Commission stipulant la construction d'une ligne commune de trente milles de longueur à l'est de Rosedale, et la Commission tout récemment approuva l'emplacement suggéré par le Pacifique-Canadien sur la rive nord de la rivière du Daim-Rouge. Le Pacifique-Canadien demande maintenant l'usage provisoire d'un raccordement déjà existant sur la rive sud de la rivière, ce qui lui permettrait présentement d'exercer son trafic au nord et à l'ouest, mais non à l'est, jusqu'à ce que le projet originel soit mis en exécution.

Le principe qui, à mon avis, devrait déterminer l'attitude de la Commission repose sur cette hypothèse: Que ferait la Commission si le Pacifique-Canadien construisait sa ligne le long de la rive nord de la rivière du Daim-Rouge et

la section commune allant de Rosedale à Bull-Pond et la prolongeait jusqu'à un raccordement à l'est? La Commission accorderait-elle des facilités de transfert dans ces circonstances? Je le crois — réellement, je ne vois pas comment nous pourrions faire autrement. Par conséquent, comme le Pacifique-Canadien a maintenant accès à Drumheller, je ne vois pas comment, dans les circonstances, nous pourrions refuser d'accorder le raccordement, et, conséquemment, nous devrions émettre une ordonnance faisant droit à la requête.

M. McLEAN, COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT:

Les principales raisons sur lesquelles le commissaire en chef appuie sa décision sont basées sur l'intention du parlement, telle qu'elle est incorporée dans la loi. J'envisage la question à un point de vue quelque peu différent. J'ai prétendu dans le passé, les diverses décisions en font foi, que la question primordiale est de déterminer quels services supplémentaires nécessaires, s'il en est, procurera au public la liberté de parcours.

Dans la cause de liberté de parcours, *Cie du G.-T.* vs *Cie du P.-C. et la ville de London, 6 C.C.C., 327,* à la page 332, feu le commissaire en chef Killam déclare:

> "Les dispositions de la Loi des chemins de fer qui engagent les compagnies à l'échange mutuel de leur matériel aux points de raccordement ne visent pas l'avantage d'une compagnie au détriment d'une autre, mais l'intérêt public seulement."

Il me semble que quand il n'existe pas de plainte réelle quant à l'insuffisance du service du chemin de fer établi ni d'allégation que d'autres endroits seraient desservis par une voie de raccordement, l'argument invoqué à l'appui de l'installation de moyens de raccordement n'a pas une grande valeur. Dans le présent cas, les arguments présentés par la compagnie du Pacifique-Canadien à Calgary à l'appui de la requête étaient, si on examine la question au point de vue des raisons préconisées et indépendamment des principes consacrés par les décisions de la Commission, extrêmement faibles et non concluants.

Quand on interrogea M. Jesse Gouge, un exploitant de la houillère de Drumheller, qui témoigna en faveur de la requête pour le Pacifique-Canadien, il fut incapable de prouver que le service d'expédition de Drumheller effectué par le Canadien National ne donnait pas satisfaction. Au contraire il admit franchement que le service avait été grandement amélioré et donnait entière satisfaction. En réponse aux questions posées il ne put indiquer aucune nouvelle région qui bénéficierait d'une voie de raccordement et qui n'était pas déjà desservie par le Canadien National.

On présenta à l'audition d'Ottawa des arguments démontrant que de nouvelles régions seraient desservies par la nouvelle voie.

Quand on discuta la question à Winnipeg les diverses parties donnèrent des détails relativement aux retards de trafic sur le Canadien National; des renseignements analogues avaient déjà été fournis à Regina. La substance de cette plainte était que le trafic souffrait de retards et que ces retards seraient diminués, sinon éliminés, si on augmentait les moyens de transport.

Je n'admets pas que l'examen des arguments présentés relativement aux mouvements du Canadien National démontrent, tout bien pesé, que le trafic souffrait de retards déraisonnables.

Si le jeu en valait la chandelle, je pourrais examiner par le menu les déclarations contenues dans les télégrammes adressés à la Commission en faveur des prétentions respectives de la compagnie du Pacifique-Canadien et du Canadien National et attirer l'attention des chemins de fer sur l'inutilité de ces pièces corroborantes ou réfutatrices. Il est aussi facile de faire expédier des télégrammes que d'obtenir des signatures à une requête. Les signataires des télé-

grammes ont fait preuve d'une très grande largeur de vue; ils télégraphièrent d'abord pour appuyer la prétention du Pacifique-Canadien et subséquemment celle du Canadien National.

A mon avis, les témoignages déposés ne détmontrent nullement que le Canadien National ne fait pas convenablement face à la situation.

A l'occasion de l'étude d'un certain nombre de causes comportant la liberté de parcours, j'ai exprimé l'avis que la compagnie sur les lignes de laquelle, y compris les embranchements privés qui les alimentent le chargement s'effectue, doit avoir droit d'opérer la traction et la livraison sur la ligne de l'autre compagnie par le moyen de l'aiguillage commun au point de destination. Voir mon opinion dissidente dans la *cause d'Ottawa, dossier 18023.*

Dans la *cause de Brantford*—voies de raccordements entre le *Lake Erie and Northern and T. H. and B.*, et le *Lake Erie and Northern and Grand Trunk Railway—dossier 6713,120,* la Commission adopta une recommandation analogue. Une disposition semblable fut insérée dans l'ordonnance de liberté de parcours de Belleville. Plus tard, quand l'ordonnance de l'aiguillage commun fut revisée, la pratique dinclure une telle restriction dans l'ordonnance fut discontinuée.

Je ne mentionne ce fait que pour illustrer l'attitude qu'il convient de prendre, c'est-à-dire que le principal facteur qui doit déterminer si, oui ou non, il est opportun d'accorder la liberté de parcours, c'est la compétence du chemin de fer existant de donner le service voulu.

Tel qu'indiqué par la décision de la majorité dans la *cause d'Ottawa*:

> "Il convient peut-être de signaler que la Commission n'ordonne pas la construction de voies de raccordement simplement parce que les chemins de fer le demandent. Nul chemin de fer n'y a un droit absolu. On ne doit pas toucher à la propriété ni aux avantages d'un chemin de fer pour le simple bénéfice d'un autre. Il faut prouver qu'il y va de l'intérêt public, de l'économie de transport ou de la commodité de l'expéditeur."

Je suis toutefois contraint de déclarer que la tendance des décisions relativement à la liberté de parcours nous éloigne du facteur que j'ai considéré comme le principal critérium; mais quelles que soient mes vues personnelles, je suis forcément lié par les décisions de la Commission.

Nous avons eu à étudier de nombreuses causes portant sur la liberté de parcours. Il me semble que le principe qui a toujours primé dans l'étude de telles requêtes, c'est que quand les conditions matérielles se prêtent à la liberté de parcours et qu'il y a suffisamment de trafic, l'ordonnance doit être émise.

Le commissaire en chef, dans la décision rendu le 17 juin 1921 au sujet de la requête de la *Western Terminal Elevator Company, Limited, dossier 22317.16,* posa la question: Convient-il d'accorder à une industrie qui est bien servie par un chemin de fer le privilège du service d'un autre chemin de fer rival? Il ajouta que, sans poser de principe directeur pour toutes les causes, il était d'avis que la Commission ne serait pas justifiée dans le présent cas de refuser à un élévateur à la tête des lacs d'être raccordé, à ses propres frais, à tout chemin de fer qui passe dans le voisinage.

Si l'on prend ce jugement en lui-même, on peut arguer que les faits particuliers du trafic de grain à la tête des lacs, faits signalés dans le jugement, créent une situation différente de la situation produite par des faits dissemblables.

Relativement à la requête du conseil municipal de la ville de St-Jérôme, Québec, demandant l'établissement d'une voie de raccordement entre le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux du Canada, en deçà ou près des limites de la ville—*dossier 6713.180,* au sujet de laquelle jugement fut rendu le 12 octobre 1921, le commissaire en chef, en prononçant sa décision qui accorde

l'objet de la requête, exprima l'opinion que, bien que l'intérêt public ne soit pas concerné dans la présente cause au même degré que dans la cause de la *Western Terminal Elevator Company,* il y avait peu de différence dans le principe en jeu et que le public devrait avoir le même droit de décider de l'orientation du trafic.

Exactement le même principe que dans la cause de Drumheller était en jeu, bien que à un moindre degré pour ce qui concerne le Canadien National. Celui-ci s'opposa à la requête demandant l'établissement d'une voie de raccordement, arguant que tant qu'il pourra livrer les marchandises en partance d'endroits sis sur ses voies il n'était pas justifiable d'établir des facilités pour les en divertir. La compagnie du Pacifique-Canadien s'opposa à la requête au point de vue de la dépense. Le requérant allégua que la facilité était commandée par l'intérêt public, prétendant que la houille transportée par le Pacifique-Canadien devait être voiturée un demi-mille ou plus avant d'atteindre les établissements industriels. Il allégua également que de grandes quantités de foin et d'autres produits agricoles venant du nord devaient être voiturées d'une ligne à l'autre à Saint-Jérome.

La décision de la *cause de Saint-Jérôme* est de portée lointaine. Elle est particulièrement significative en ce qu'elle est le dernier développement d'une attitude qui devient de plus en plus large lorsqu'il s'agit d'accorder le privilège de voie de raccordement.

Lié par la situation qui découle des divers jugements, j'approuve la présente décision.

REQUÊTES DU MINISTÈRE DES TERRES, FORÊTS ET MINES, DIVISION DU DÉVELOPPEMENT SEPTENTRIONAL, ONTARIO, PORTANT SUR LES PASSAGES À NIVEAU, DISTRICT DE KENORA, CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Décision du commissaire en chef adjoint, le 6 février 1922, approuvée par le commissaire Rutherford.

Les passages à niveau en question sont situés à environ 218 et 220 milles respectivement à l'ouest de Fort-William, l'un dans le township d'Eton et l'autre dans le township d'Aubrey.

On fit l'arpentage du township d'Eton en 1896 d'après des instructions données le 18 juin 1896. L'arpentage fut terminé au mois de septembre 1896. L'arpentage du township d'Aubrey fut fait en 1897 d'après des instructions données le 8 juillet 1897.

Les requêtes bien qu'invoquant des circonstances particulières portaient surtout sur la question de principe général. La question à décider c'est de savoir si le requérant a des droits légaux qui lui permettent d'établir sa priorité.

La *cause du ministère des Travaux publics d'Ontario* vs *la compagnie du Pacifique-Canadien, 24 C.C.C. 231* (cause du township de Kirkpatrick) soumettait à la commission une requête demandant la construction d'un passage à niveau sur la voie du Pacifique-Canadien, la construction et l'entretien devant être aux frais du chemin de fer.

Tel qu'indiqué dans le jugement en question, la commission était appelée à se prononcer sur l'interprétation de l'article 2 de la loi provinciale, 59 Victoria, chapitre 11, en regard du décret ministériel du 6 août 1866, dont la substance est contenue dans les raisons données à l'appui du jugement du commissaire en chef dans la cause susmentionnée. Le dit article stipule que:

> "2. Tel transport sera sujet à tout accord, bail ou translation s'y rapportant effectué par le gouvernement de l'Ontario avant l'adoption de la présente loi, de même qu'aux restrictions et conditions, s'il y en a, de l'arrêté ministériel décrétant le transport, et on n'estimera pas que l'arrêté ministériel a transmis ou transmet les mines d'or ou d'argent

situées sur les terres transportées, ou affecte ou porte préjudice aux droits du public pour ce qui concerne les grands chemins communs ou publics alors existants, en deçà des limites des terres que l'on se propose de transporter."

Dans cette cause le chemin de fer prétendit que l'emprise était l'absolue propriété de la compagnie. La province d'Ontario, par l'entremise de son ministère des Travaux publics, prétendit que le titre de la compagnie était sujet aux réserves concernant les grands chemins qui ne sont pas encore périmées. La décision du commissaire en chef faisait porter l'article susmentionné de la loi provinciale sur les droits que le public possède aux termes de toute déclaration ou tout arrêté ministériel formulés par une autorité compétente à les créer ou à les réserver et qui continuait d'exister à l'époque de l'adoption de la loi.

Appel fut interjeté à la cour Suprême de la dite décision. Le chemin de fer prétend, la chose est signalée plus loin, que si on l'interprète convenablement, le jugement de la cour Suprême confirme la prétention du chemin de fer. Quant à la question de fait, on fit allusion aux décisions du commissaire en chef et du commisaire en chef adjoint qui figurent aux pages 231, 235 et 235-238 respectivement.

L'avocat du chemin de fer exposa que la cour Suprême avait formulé la déclaration suivante:

"Puisqu'il appert qu'aucun grand chemin ne croisait ledit chemin de fer au moment où ledit arrêté ministériel lui accordait le titre de l'emprise, et puisqu'il appert que le titre de la compagnie était, aux termes du dit arrêté ministériel portant la date du 31 octobre 1901, assujetti aux conditions et restrictions contenues dans l'article 2 de la dite loi provinciale."

L'avocat expose que cela n'est rien autre qu'une déclaration, et il signale la déclaration de l'avocat du ministère des terres et forêts que rien dans la preuve n'attestait qu'il n'y eut pas de grand chemin entre Sudbury et le Sault-Ste-Marie. La déclaration de l'avocat du ministère des terres et forêts est citée plus loin.

L'avocat du chemin de fer déclara: "Nous prétendons que la cour Suprême a mal interprété la déclaration de faits de la commission."

En paraphrasant l'opinion du juge en chef l'avocat déclara:

"Il dit que si la phraséologie de la loi avait été légèrement transposée; il visait sa déclaration énonçant qu'il n'y avait pas de grand chemin de Callander à la frontière; et il ajoute que pour la rendre intelligible il lui faut en transposer les termes et lui faire dire: Ne devra pas affecter ou porter préjudice aux droits du public alors existants pour ce qui est des grands chemins communs ou publics."

L'avocat prétend que si le juge en chef s'en était tenu à la phraséologie de la décision de la commission la majorité du tribunal aurait appuyé la prétention que défendait le chemin de fer, et l'on prétend, par conséquent, que la commission est libre d'agir sans s'en tenir au jugement de la cour Suprême. Il s'ensuivrait donc que si l'on peut considérer le jugement comme non existant la commission peut connaître de la question *de novo*. L'avocat résume ainsi sa pensée:

" . . . si je présume que la commission pour connaître de la question ne s'en tient pas à sa décision antérieure, mais s'en rapporte plutôt à l'interprétation donnée à cette clause par la cour Suprême, je suggérerais que si je puis démontrer que la cour Suprême s'est fourvoyée ou a mal interprété les faits sur lesquels elle a appuyé son jugement, alors nous sommes libres de demander une nouvelle décision et la commission est libre d'agir sans s'en rapporter au jugement."

Voici ce que prétend l'avocat du ministère:

"La principale question à résoudre c'est de savoir qui doit payer les frais, et cela est déterminé d'après la priorité. Je comprends que la commission a pour règle de faire peser les frais sur la seconde partie quant à la priorité. Alors la question serait: La province a-t-elle la priorité au passage à niveau? Et si la commission décidait qu'elle a telle priorité, alors les frais incomberaient au chemin de fer. Voilà comment j'envisage la question.

"Sur ce point, nous nous guidons sur la décision de la commission dans la cause de Kirkpatrick. Le commissaire en chef adjoint sera très familier avec la preuve et les faits que l'on a soumis à la commission dans cette cause. La décision fut rendue par les trois commissaires et les conclusions du commissaire en chef et du commissaire en chef adjoint de l'époque s'appuie sur le droit de la province et non sur le fait qu'il y avait ou qu'il n'y avait pas, à cette époque, de passages à niveau entre, disons Sudbury et le Sault-Sainte-Marie. Il s'agit uniquement de savoir si la portée et l'application de l'arrêté ministériel accordait la priorité à la province en matière de passage à niveau et si la réserve de 5 p. 100 était applicable à cette fin.

"Les rapports des deux commissaires contenant leurs décisions ne mentionnaient aucunement qu'il n'existait pas de passage à niveau sur ce chemin de fer entre Sudbury et le Sault-Sainte-Marie, et je suppose que la preuve n'y faisait aucune allusion. Cela étant, nous avons les expressions d'opinions des commissaires et je mentionne en particulier le jugement du commissaire en chef adjoint qui figurent au volume 7 de vos propres jugements, page 206. A la page 211 se trouve le jugement du commissaire en chef. J'opine que l'opinion des deux commissaires est un bon guide."

Si la prétention que la commission est "libre d'agir sant être entravée" par le jugement de la cour Suprême est concédée, alors il me semble que la question surgit: Que visait la décision de la commission?

On remarquera que l'opinion dissidente, que j'ai exprimée, portait exclusivement sur la question d'interprétation et nullement sur les faits. Un examen textuel de la décision confirmera cette constatation. J'hésite, car j'étas dissident à me prononcer sur la portée de la décision de la majorité. Un examen textuel de la décision du commissaire en chef, laquelle, aux termes de la loi des chemins de fer, article 12, alinéa 2, est incontestable sur un point de loi, démontre, je crois, que les situations légales y exposées et acceptées par la majorité sont, à mon sens, exprimées sans mention de faits particuliers.

Le commissaire en chef soutint que l'arrêté ministériel subsistait. Au sujet de la question des droits des grands chemins mis en cause on s'exprima ainsi:

"Outre la question des considérants, l'arrêté ministériel de 1866 subsiste. Il ne fut jamais abrogé. Les motifs qui ont provoqué cet arrêté existent encore. La population du pays était encore éparse; et, attendu qu'on avait en général obtenu les lettres patentes des terres de la Couronne situées dans le district auquel s'applique l'arrêté, la réserve de 5 p. 100 aurait sans doute été effectuée.

"L'arrêté ministériel de 1901 n'empiète nullement sur celui de 1866, mais l'article 2 de la loi déjà mentionnée impose une restriction directe au titre de la compagnie.

"Il est allégué d'un côté que la restriction prescrite ne s'applique qu'aux grands chemins déjà existants. Si cette interprétation de la loi est exacte, le grand chemin en question étant nouveau, la municipalité devra payer les frais de construction du passage à niveau.

"La prétention de la province est que la loi doit être interprétée comme protégeant et maintenant les droits existants du public pour ce qui concerne les routes communes et publiques.

"L'emploi des mots "le public" n'est pas heureux. Il aurait sans doute été préférable de définir les droits comme étant ceux de l'Etat ou de la municipalité, car il n'y a pas de doute que les chemins sont tracés et entretenus par ces organismes. L'emploi des mots "le public" confirme la prétention que le droit de réserve était le droit qu'avait le public de se servir des grands chemins existants.

"Tout en admettant l'existence de ces difficultés d'interprétation, je suis néanmoins d'avis que l'on doit admettre que le titre de la compagnie est sujet à la réserve des droits existants.

"J'opine que l'on doit comprendre que la Loi et les arrêtés ministériels, tout en réservant les droits publics sur les grands chemins, confèrent un titre absolu à tous les points de vue.

"Des grands chemins peuvent exister de par la loi sans avoir jamais été tracés ou améliorés. Le droit qu'a le public de se servir du grand chemin, c'est-à-dire d'y passer, et le grand chemin lui-même peuvent ne pas exister ailleurs que sur le papier, pour les grands chemins, bien que l'existence du grand chemin est consacrée par la loi.

"Par conséquent, j'interpréterais l'article comme s'appliquant aux droits que possède le public de par toute déclaration ou tout arrêté ministériel émanant d'une autorité compétente à les créer ou à les réserver et dont l'existence subsistait à l'époque de l'adoption de la loi.

"Le décret ministériel de 1866 fut adopté par une autorité compétente et ne fut pas abrogé en 1901."

Cie du P.-C. vs le ministère des Travaux publics d'Ontario, 24 C.C.C., PP. 234, 235.

Je l'ai déjà dit, j'aborde l'examen de la décision de la majorité avec quelque hésitation. J'étais dissident. Mes collègues qui ont formulé les décisions auxquelles je me suis opposé ne font plus partie de la commission. Il ne m'appartient pas de scruter la pensée qui les animait au moment où ils préparèrent leurs décisions autrement qu'en interprétant leurs paroles. Je ne puis même dire que, si la question était étudiée de nouveau, ils accepteraient l'interprétation de la loi telle que donnée dans l'opinion dissidente.

Dans les circonstances, en tant que les arguments énoncés dans la présente requête coïncident, je suis d'avis que la décision donnée par la commission dans la *cause du township de Kirkpatrick s'applique au présent cas.*

L'avocat du chemin de fer prétend que même si le jugement dans la *cause du Township de Kirkpatrick* est maintenu, l'arrêté de l'Exécutif de 1866 ne s'applique pas au territoire que couvre la requête actuelle.

On a déjà parlé de l'article 2 de la loi provinciale, 59 Victoria, chapitre 11. Les dossiers soumis à la Commission relativement au cas actuel contiennent une copie certifiée d'une lettre en date du 31 mai 1897, et adressée à Aubrey White, commissaire adjoint des terres de la Couronne, Toronto, Par MM. Scott et Scott avocats du chemin de fer Pacifique-Canadien à Ottawa. La lettre se lit comme suit:

"Conformément au chapitre 11, 59 Victoria, nous devons demander, au nom de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, l'émission des lettres patentes des terres que le chemin de fer occupe actuellement de Fort-William à la frontière occidentale, tel qu'indiqué sur les plans du chemin de fer dont la construction est terminée, plans soumis à votre

ministère et portant la signature du sous-ministre des Chemins de fer. Comme la loi exige que demande soit faite au gouvernement fédéral, le sous-ministre des Chemins de fer nous a promis de vous écrire et de présenter la requête nécessaire pour que la compagnie du chemin de fer obtienne les lettrers patentes des terrains dont il s'agit. Nous vous serions très obligé si vous vouliez bien vous occuper immédiatement de cette question et nous laisser savoir s'il y a autre chose à faire pour que la compagnie obtienne ces lettres patentes."

Comme on l'a indiqué, les points concernés sont situés à l'ouest de Fort-William. Ces endroits se trouvent dans les limites de la province d'Ontario, et tombent sous le statut impérial de 1889, 52-53 Victoria, chapitre 28. Les frontières ainsi établies remontent aux conditions qui existaient non seulement à la date de la Confédération, mais aussi à celles qui existaient à la date de l'arrêté de l'Exécutif.

Comme l'explique le jugement rendu dans la *cause du township de Kirkpatrick,* l'arrêté de l'Exécutif du 6 août 1866 traite de l'arpentage des terres situées sur la "rive nord des lacs Huron et Supérieur", la réserve de 5 p. 100 s'y rapportant.

Le Pacifique-Canadien vs le ministère des Travaux publics d'Ontario, 24 C.C. F.C., 231, p. 232

Les mots "au nord" ne donnent pas, prétend-on, une idée exacte. L'avocat du chemin de fer dit:

"Les deux passages dont il s'agit se trouvent probablement à environ 200 milles à l'ouest de Fort-William. Ils ne peuvent se trouver, même en faisant un grand effort d'imagination, sur la rive nord des lacs Huron et Supérieur, et je prétends que l'arrêté de l'Exécutif de 1866 ne peut s'y rapporter."

Ailleurs, l'avocat dit:

"............je prétends de plus............que, d'ailleurs, l'arrêté de l'Exécutif, d'après ses termes, ne se rapporte qu'aux terres situées au nord des lacs Huron et Supérieur."

Relativement au second extrait, le mot "nord" est, je suppose, employé à dessein, et si l'arrêté de l'Exécutif se lisait ainsi la définition serait beaucoup plus exacte.

Dans les procédures relatives à la détermination de la frontière de l'Ontario, on a hésité longtemps sur la définition des mots "au nord". Lors de l'audition de la cause devant le Conseil privé, Christopher Robinson, C.R., l'avocat du Dominion, cita des autorités à l'effet que les mots "au nord", employés seuls, signifient le nord, s'il n'y a rien pour en changer la direction. Il cita également des autorités sur l'usage, dans un cas particulier, des mots "au nord" signifiant vers le nord (voir l'audition devant le Conseil privé "Dans la cause de l'établissement de la frontière entre les provinces d'Ontario et du Manitoba dans le Dominion du Canada; entre la province d'Ontario d'une part et le Manitoba d'autre part", p. 345). Dans l'exposé de l'honorable Oliver Mowat devant les arbitres qui ont fait rapport en 1878, on soutient, relativement à la frontière occidentale du Haut Canada, que les mots "vers le nord" ne signifient pas au nord et que les mots "vers le nord" peuvent signifier toute direction tendant vers le nord: nord-ouest et nord-est. L'exposé se trouve dans les documents soumis au Conseil privé en 1883.

La décision des arbitres en 1878 approuvait en général la définition que la province d'Ontario a soutenue par l'entremise de son avocat, ce qui confirmait nécessairement la signification accordée aux mots "vers le nord".

L'arrêté du conseil impérial du 11 août 1884, commentant la décision des arbitres, statuait que "la partie de la frontière que fixait la commission d'arbitrage pour le territoire disputé entre les provinces d'Ontario et du Manitoba était en substance juste et conforme aux conclusions que leurs seigneuries ont tirées des témoignages entendus."

Indirectement, on s'est trouvé à approuver la signification que la province d'Ontario accordait aux mots "au nord". Sans être trop rigide quant à la signification d'un mot, il semble que la définition acceptée peut aider à fixer la signification d'un mot semblable dont la définition n'est pas très claire.

Le *Century Dictionary and Cyclopedia* définit les mots "dans une direction nord" comme signifiant au nord, vers le nord ou appartenant au nord. Le *Murray's Oxford Dictionary* définit "dans une direction nord" comme signifiant vers le nord, au nord ou du côté nord; le *Anderson's Dictionary of Law* déclare que le mot nord n'est pas synonyme de vers le nord ou dans une direction nord.

"Au nord" dans le sens que l'arrêté de l'Exécutif de 1866 donne à ce mot ne signifie pas simplement la rive "nord". Les mots "au nord" couvre tout aussi bien le nord-ouest; c'est-à-dire qu'avec l'attribut, dans une direction nord couvre tous les autres points qu'indique le compas dans cette direction. Conséquemment, il me semble, que "la rive nord du lac Supérieur" comporte l'application de l'arrêté de l'Exécutif quant à la direction nord-ouest, et comprend le territoire dont il s'agit.

La position considérée en pratique est donnée dans l'exposé de l'avocat du ministère des Terres et des Forêts. Les citations sont tirées du volume 363 des témoignages:

"M. TITUS: Cependant, dans les arpentages de la partie nord de la province, on n'a tiré que les townships.

"M. FLINTOFT: Est-ce que les lots comprenaient 200 ou 210 acres?

"M. TITUS: Ils comprenaient 320 acres.

* * * * * *

"M. FLINTOFT: Lors de l'émission des lettres patentes de ces lots de 320 acres, est-ce que les lettres donnaient réellement 320 ou 352 acres?

"M. TITUS: Les lettres patentes sont pour toute l'étendue du lot, avec réserve de 5 p. 100 pour les chemins." (p. 8248)

* * * * * *

"M. TITUS: Ce que je veux démontrer c'est que le township de Eton a été arpenté sans que les chemins soient tirés, mais avec une réserve de 5 p. 100 pour les chemins.

"M. FLINTOFT: Je n'en sais rien. Je sais comment le plan a été préparé.

"M. TITUS: Le plan indique cela.

"M. FLINTOFT: Le plan indique des lots de 320 acres.

"M. TITUS: Mais n'indique pas les chemins.

"M. FLINTOFT: Sans chemins, certainement, mais j'ignore si on avait l'intention de faire ou non une réserve de 5 p. 100 au moment de l'émission des lettres patentes.

"M. TITUS: Je croyais que la réserve était nécessairement comprise; si les plans n'indiquent pas les chemins et s'il existe un arrêté de l'Exécutif stipulant une réserve de 5 p. 100, cette réserve doit nécessairement être faite.

"M. FLINTOFT: Il faudrait que l'arrêté s'appliquât au cas.

* * * * * *

"M. TITUS: C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet: que le plan n'indique pas les chemins.

"M. FLINTOFT: Oui, j'admets cela. Ceci est le plan fédéral du township de Eton." (pp. 8249-8250)

Ailleurs, parlant des instructions que les arpenteurs des terres d'Ontario avaient reçues relativement à l'arpentage du township de Eton, M. Titus dit, (pp. 8251-2):

"....Puis nous avons le rapport indiquant comment le township a été tracé conformément à ce plan; c'est-à-dire, sans que les chemins fussent tracés...."

Cependant, l'avocat du chemin de fer prétend que le fait que ce dernier détient le terrain dont il est question en vertu des lettres patentes en date du 29 mai 1904 compte pour quelque chose. Dans le cas du township de Kirkpatrick, les lettres patentes étaient de date différente. On prétend que les titres à l'ouest de Fort-William ne sont pas sujets à la loi d'Ontario de 1896. La ligne de Fort-Willliam à la frontière du Manitoba a été construite par le gouvernement fédéral en vertu de la loi de 1874. La loi des travaux publics de 1867 et les lois modificatrices sont données comme l'autorité en vertu de laquelle le gouvernement a exproprié les terres. Les lettres patentes du 29 mars 1904 cédaient à la compagnie du Pacifique-Canadien la voie ferrée "entre l'emplacement de la ville de Fort-William et la province du Manitoba et certaines étendues de terre définies et décrites dans les lettres patentes". On dit:

"Nous prétendons, par conséquent, que le gouvernement fédéral a acquis ce terrain en vertu de ses pouvoirs pour les fins de cette entreprise publique. Il a consenti à céder ce terrain à la compagnie du Pacifique-Canadien. C'est ce qui a été fait par ces lettres patentes. Légalement, nous ne sommes pas tenus de savoir comment il a obtenu ces terrains....nous disons que nous le possédons en vertu des procédures indiquées et que, conséquemment, notre titre ne dépend pas du tout de cette partie de l'emprise ou de la loi de la législature, bien que, d'après les termes, je l'admets, la loi de la législature accordait aux Dominion les terrains requis pour l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien de Callendar jusqu'à la frontière du Manitoba." (Témoi., vol. 363, pp. 8268-8270).

Le chemin de fer a parlé des négociations qui avaient eu lieu entre le gouvernement fédéral et la province au sujet de ces terres. Le chemin de fer a soumis un plan que l'on dit avoir été signé par un monsieur Paterson le 12 février 1897, et déposé au ministère des Chemins de fer et Canaux le 5 mars de la même année. On a prétendu que cette carte avait été préparée par des fonctionnaires de la province d'Ontario, et l'avocat soutient que l'indication des passages à divers points sur cette carte donne la mesure de ce que la loi de 1896 exige, savoir, la réserve des routes ordinaires et publiques qui existaient alors.

Il ne me semble pas que le plan ait l'effet conclusif qu'on lui attribue.

Tenant compte de la situation qui a amené le règlement des différends au sujet de la frontière et des titres de la province d'Ontario aux terres de la région disputée, il me semble que, quoique prétende l'avocat, le transfert de ces terres au Dominion s'est fait en vertu de la loi provinciale 59, Victoria, chapitre 11, et que le Pacifique-Canadien les a obtenues du Dominion avec toutes les obligations qui alors s'y rattachaient.

D'après la législation de 1896, les terres transférables au Dominion, pour permettre à ce dernier de remplir ses obligations envers le Pacifique-Canadien pour ce qui était de l'emprise, des gares, des cours, etc., comprenaient un prolongement de la station "Callander" à "la frontière occidentale de la province d'Ontario aux environs de Rat-Portage."

Le terrain transféré, de Fort-William vers l'ouest, dont il est ici question, est, à mon avis, sujet aux dispositions de l'article 2 de la législation de 1896 pour ce qui est "des droits du public relativement aux routes ordinaires et publiques qui existaient à cette date, dans les limites des terrains cédés par les présentes;" et je crois de plus que les dispositions de l'arrêté de 1866 s'y appliquent. Pour les raisons déjà données, il semble que conformément à la décision rendue dans la *cause du township de Kirkpatrick* la réserve faite en vertu de la loi de 1896 se rapporte "aux droits du public possédés en vertu de toute déclaration ou arrêté du Conseil émis par une autorité compétente les créant ou les réservant et qui étaient encore en existence au moment de l'adoption de la loi."

Les requêtes spécifiques ont été laissées en suspens en attendant une décision relative aux droits sous le rapport de la séniorité. La requête au dossier a rencontré l'opposition du chemin de fer dans les termes qui suivent, comme l'indique la lettre au dossier:

"Il semble que la position du passage demandé a 8 pieds de profondeur sur une courbe de 2° 30". Les convois allant dans l'une ou l'autre directions ne pouraient être remarqués avant que ceux qui se trouvaient sur la grande route soient presque sur la voie. Il existe un passage privé à quelques cents pieds à l'ouest du point où on veut en établir un, et bien qu'il soit mieux situé au point de vue observation, il est encore loin d'être satisfaisant. Si on décidait de détourner la route afin de se servir du passage privé il faudrait établir la route sur une propriété privée.

"Nos officiers sont d'avis que l'on ne devrait pas accorder la requête."

L'ingénieur de division de la commission qui a fait une inspection avant l'audition conseille ce qui suit:

"En examinant la question du passage projeté sur l'emplacement de la voie à la ligne de concession, je trouve qu'au point de passage la tranchée n'a pas plus de cinq à six pieds.

"Les attelages s'approchant du côté nord de la route peuvent voir le sommet des convois venant dans l'une ou l'autre direction sur une distance de huit ou neuf poteaux. Les attelages s'approchant du côté sud peuvent voir les convois venant de l'ouest à une longue distance, mais les convois venant de l'est ne peuvent se voir aussi facilement; cependant on peut très bien apercevoir les trains qui s'approchent dans cette direction à 75 pieds de la voie.

"Après avoir étudié la question du détournement de la route à ce point, je trouve qu'il faudrait l'opérer à une longue distance de la ligne de concession et la vue des trains qui s'approchent ne serait guère meilleure. Le passage dont on a parlé, à droite, au mille 73 est un passage privé dont on fait usage actuellement. La vue des convois qui s'approchent de l'ouest n'est pas très bonne à ce passage, mais, cependant, les convois venant de l'est peuvent s'apercevoir à une longue distance.

"Après avoir étudié la question soigneusement, je suis d'avis que l'on devrait accorder la requête du ministère des Terres et Forêts relativement à ce passage. Je recommanderais, cependant, l'abatage de quelques arbres épars au sud-est de l'approche du passage."

L'ingénieur en chef de la commission a approuvé ce rapport. Je suis d'avis que l'on devrait émettre une ordonnance conformément à ces recommandations.

La requête placée au dossier 28140 demande un passage aérien. Cette question a d'abord été présentée en 1917 à la demande de Sam Stephenson, de Oxdrift, Ont., qui voulait obtenir un passage public.

La compagnie du Pacifique-Canadien dans sa réponse a déclaré qu'à cet endroit la voie de la compagnie passait dans une tranchée de 8 pieds de pro-

fondeur, et que la vue aux approches de ce passage ne serait pas bonne. On déclare de plus que les officiers locaux de la compagnie prétendent que si un passage est nécessaire on devrait l'établir à un point situé à 200 verges à l'ouest, où on obtiendrait une bonne vue dans les deux directions.

L'ingénieur adjoint de la commission a fait une inspection et son rapport a été envoyé au ministre des Travaux publics d'Ontario en date du 18 décembre 1917, car le gouvernement seul avait l'autorité de présenter une requête. On a aussi envoyé une copie du rapport à la compagnie du chemin de fer.

Les recommandations de l'ingénieur adjoint de la commission, que contenait son rapport du 11 décembre 1917, sont comme suit:

> "Après étude de la question d'établir un passage sur la voie principale du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la ligne de concession entre les lots 6 et 7, je dois dire que j'y suis opposé, car le passage passerait au centre d'une tranchée de 9 pieds de profondeur et serait très dangereux, car il serait presque impossible d'apercevoir les convois venant dans l'une ou l'autre directions. Je puis dire ici qu'un passage à un point quelconque de cette localité serait excessivement dangereux à cause du volume énorme de trafic qui se fait chaque année à l'automne et pendant une partie de l'hiver, alors qu'il passe un train dans l'une ou l'autre directions à moins de vingt minutes d'intervalle. Conséquemment, il est absolument nécessaire de placer le passage dans le meilleur endroit possible de manière à ce que les attelages puissent apercevoir les trains facilement.
>
> "La compagnie de chemin de fer suggère de détourner le chemin à l'ouest à une distance de six ou sept cents pieds, où on pourrait certainement apercevoir facilement les trains en mouvement, mais ceci n'est pas pratique car on allongerait la route de quatorze ou quinze cents pieds; on serait de plus forcé de passer un mauvais marécage, ce qui rendrait la construction et l'entretien de la route dispendieux.
>
> "On avait pensé à un passage aérien, mais le coût en serait prohibitif; les abords ne sont pas assez élevés et le volume de trafic n'est pas assez fort pour permettre l'érection d'un viaduc.
>
> "Après avoir étudié la question soigneusement et considérant le danger que courraient les attelages si on établissait un passage à cet endroit, je recommanderai ce qui suit: L'établissement d'un passage à cinquante pieds à l'est du centre de la ligne de concession. Ceci placerait le passage juste à l'est de la tranchée, ou juste à l'entrée de cette dernière. En installant le passage à cet endroit, on pourrait apercevoir facilement les convois s'approchent de l'est de l'un ou l'autre côtés du passage sur une distance de neuf poteaux. Un attelage s'approchant sur la route du côté sud apercevrait facilement les convois venant du côté ouest sur la voie nord; le grand danger serait pour les attelages s'approchant venant du nord et qui ne pourraient apercevoir les convois venant de l'ouest sur la voie nord."

Après avoir étudié le rapport de l'ingénieur adjoint, le chemin de fer s'y oppose. Le sous-ministre des Travaux publics d'Ontario, en date du 3 avril 1918, déclara qu'après étude de la question, il ne semble pas y avoir nécessité absolue d'un passage à cet endroit; et que, de plus, d'après le rapport de l'ingénieur adjoint, il semble que le coût d'un passage assez sûr serait très élevé; et on a exprimé l'opinion que les conditions ne justifiaient pas de telles dépenses pour le moment de la part de la compagnie de chemin de fer, du gouvernement d'Ontario, ou des intéressés locaux.

La requête telle que soumise en 1921 demandait un passage aérien.

Lors de l'audition à Toronto, l'avocat du ministère des Travaux publics déclara (vol. 363, p. 8254) que ses clients étaient maintenant prêts à accepter les recommandations faites dans le rapport de l'ingénieur adjoint en 1917. Il

dit que si le volume de trafic à cet endroit avait été élevé, on aurait pu demander un passage aérien. Il admit, cependant, que le volume de trafic était faible, et qu'un passage à niveau, dans les conditions qu'avait recommandées l'ingénieur adjoint, était acceptable. L'ordonnance peut être émise en conséquence.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU TÉLÉPHONE BELL DU CANADA DEMANDANT L'AUGMENTATION DES TAUX DE TÉLÉPHONE

Jugement du commissaire Boyce, en date du 7 février 1922, approuvé par le commissaire en chef adjoint et par le commissaire Lawrence. Jugements dissidents du commissaire en chef et du commissaire en chef adjoint, en date du 9 février 1922.

La requête de la compagnie se lit comme suit:

"Le 23 juillet 1921, la compagnie du téléphone Bell du Canada présenta une requête à la Commission des chemins de fer demandant l'émission d'une ordonnance en vertu de l'article 375 de la Loi des chemins de fer 1919, 9-10 George V, chapitre 68, autorisant les augmentations qui suivent des taux de téléphone que la compagnie est actuellement autorisée à exiger; la requête se résume comme suit:

"Premièrement. Les taux autorisés ne produisent pas un revenu suffisant pour permettre de payer le dividende et, conséquemment, ne répondent pas au but que fixait le jugement et l'ordonnance de la commission en avril dernier.

"Deuxièmement. Il a été impossible d'obtenir de nouvelles sommes d'argent pour permettre l'extension du réseau et les recettes n'ont pu suffire.

"Troisièmement. La compagnie a environ 16,000 demandes de service qu'elle ne peut accorder vu l'insuffisance du matériel.

"Quatrièmement. A moins que l'on ne prenne des mesures immédiates pour rassembler un fort capital, l'insuffisance du matériel va devenir si grave et de si longue durée, que le public va en souffrir sérieusement en étant dans l'impossibilité d'obtenir le service du téléphone.

On soumet ensuite à l'approbation de la Commission un tarif général des taux du service d'un central comportant des augmentations substantielles pour l'usage du téléphone dans toute l'étendue de ce central. Les augmentations varient de 2 p. 100 à 95 p. 100 et donneraient, en somme, une augmentation d'environ 20 p. 100. Le pourcentage d'augmentation que donnerait le nouveau tarif ne constitue pas le facteur le plus immédiat et le plus important du problème quant à savoir si le tarif est tellement juste et raisonnable que la Commission, conformément à la Loi des chemins de fer, doit l'approuver après avoir tenu compte des conditions *et du service* auquel le tarif doit s'appliquer.

On ne demande aucun changement quant au service rural, au service de longue distance, aux frais de raccordement ou autres, dont les tarifs se trouvent dans les registres de la Commission, sauf ceux que mentionne la requête.

Les raisons soumises au cours de l'audition sont, en général, les mêmes que celles qui appuient la requête demandant l'approbation du tarif.

Le soin d'établir la justice et l'équité de ce tarif que l'on demande à la Commission d'approuver doit retomber sur la compagnie. En dehors du fait mentionné au nom de la compagnie, à l'effet que le nouveau tarif que l'on demande d'approuver donnerait à cette dernière le revenu additionnel suffisant qui lui permettrait de combler le déficit d'exploitation, je ne puis trouver dans les témoignages aucune raison spécifique et concluante à l'appui des changements demandés.

Avant d'étudier davantage les nouveaux tarifs, il peut être utile de comparer cette requête à celles que la compagnie a adressées à la Commission sur le même sujet au cours des dernières années.

La première requête de la compagnie demandant à la Commission la permission d'augmenter ses taux a été présentée en 1918, et après une longue discussion, la Commission a rendu un jugement en date du 24 avril 1919 accordant une augmentation de 10 p. 100 des taux des centraux, une augmentation revisée des tarifs de longue distance, des frais de raccordement, de déplacement, etc., comme l'explique l'ordonnance de la Commission du 31 mai 1919. Cette requête était uniquement basée sur les conditions anormales qu'avait amenées la guerre et sur la hausse prononcée des frais d'exploitation. La Commission autorisa le pourcentage d'augmentation du service des centraux comme mesure temporaire et d'urgence, laissa la cause ouverte avec l'entente expresse que la revision des tarifs d'urgence ainsi autorisés se ferait aussitôt que les conditions anormales justifiant cette autorisation auraient cessé d'exister.

Dans une requête ultérieure, présentée en 1920, la compagnie du téléphone prétendit devant la Commission que le coût de la main-d'œuvre et des matériaux absolument nécessaires à l'exploitation avait continué à augmenter rapidement depuis l'émission de l'ordonnance n° 264, et déclarait qu'en conséquence les augmentations obtenues à la suite de la première requête n'avaient pas suffi pour répondre aux besoins de la compagnie. Cette dernière, dans cette requête, demandait certains changements du tarif, mais surtout un changement important affectant les cinq plus grandes villes de la zone du téléphone, par l'introduction du système du tarif basé sur le nombre d'appels. Cette requête, comme la première, fut jugée sujette aux conditions anormales, et après une étude longue et soignée, la Commission décida, dans son jugement en date du 1er avril 1921, d'accorder un soulagement temporaire contre ces conditions en permettant une augmentation de 10 p. 100 du tarif des centraux en vigueur à cette date. La requête de la compagnie relative au tarif basé sur le nombre d'appels, fut refusée parce qu'on a jugé que les arguments à l'appui ne justifiaient pas cette mesure. On approuva le tarif comportant des augmentations pour le service de longue distance et de raccordement et on permit l'augmentation de 10 p. 100 pour le service des centraux et pour les frais divers d'installation et de service. La compagnie déclara au commencement de l'audition de cette cause que depuis mai 1920 il lui avait manqué une somme de $2,788,000 pour le dividende. Cette déclaration est appuyée par M. Sise dans son témoignage (vol. 378, p. 15624), mais en établissant le montant du déficit qui devait servir dans le jugement, la Commission trouva que le montant était d'environ $1,000,000, de $949,867, pour être exact. Les chiffres furent basés sur les recettes réelles et probables de mai 1920 à mai 1921.

En rendant une décision sur la requête et dans le jugement de la commission, le commisaire en chef adjoint disait (article XV) :

> "En somme, après avoir étudié les divers facteurs, je suis d'avis que la question doit être considérée comme due aux conditions anormales, et, par conséquent, pour *soulagement temporaire* seulement."

Avant l'émission d'une ordonnance conforme au jugement mentionné plus haut, comme la compagnie de téléphone fit de nouvelles représentations à l'effet que l'on avait choisi une base inexacte pour le calcul du montant dont la compagnie avait besoin pour faire face à la situation anormale dont on se plaignait, le montant de l'augmentation temporaire d'urgence fut porté de 10 p. 100 à 12 p. 100, et on émit l'ordonnance générale n° 338, en date du 13 avril 1921, autorisant l'augmentation ci-dessus, et déclarant que les augmentations ainsi accordées "*devront être considérées comme mesure temporaire pour faire face à une*

situation d'urgence temporaire;" la compagnie requérante étant par les présentes forcée de soumettre des rapports mensuels, en outre d'autres rapports spéciaux, que l'on pourrait, au besoin, de temps à autre, lui demander d'envoyer à la commission.

En vertu de certaines clauses de la loi des chemins de fer, la cité de Toronto appela au gouverneur en conseil du jugement ci-dessus, sur des points spérifiques prétendant que la commission avait fait erreur dans le calcul de la réserve de dépréciation de la compagnie de téléphone. Cet appel a été entendu le 14 juin 1921 et jugement fut réservé; pendant que le conseil privé du Canada était à étudier cet appel, la requête actuelle fut lancée.

On ne prit aucune décision sur l'appel au conseil privé, mais on le référa à cette commission afin que l'on pût en disposer en même temps que de la requête actuelle.

Dans la lettre du 23 juillet 1921 que mentionne et qui forme la base de cette requête on prétend que le jugement que la commission a rendu en avril n'a pas produit un revenu suffisant pour permettre à la compagnie de rencontrer ses frais d'exploitation, et cette lettre basée sur une étude des recettes de mai et de juin, pour lesquels la compagnie déclare un déficit considérable, demandait qu'ordonnance accordant l'augmentation de 12 p. 100 soit amendée de façon à autoriser des taux qui produiront un revenu net de 10 p. 100 sur le capital émis de la compagnie La compagnie déclare dans cette lettre, que, d'après sa propre estimation, les augmentations des tarifs des centraux qui permettraient à la compagnie d'obtenir une somme suffisante de capital additionnel que demandent l'entretien du service additionnel et des nouvelles installations, devraient s'élever à $1,357,500.' Dans cette requête irrégulière du 23 juillet, on demandait à la commission d'autoriser un nouveau pourcentage d'augmentation dans le but d'obtenir le montant nécessaire. La commission se basant sur les représentations soumises, a refusé l'autorisation et il s'ensuit que la requête régulière actuellement devant la commission et demandant d'approuver un nouveau tarif de centraux—non un pourcentage d'augmentation des taux qui existaient alors et qui sont actuellement en vigueur—est celle qu'il faut étudier et sur laquelle il faut rendre jugement d'après les témoignages déposés.

La compagnie, immédiatement après le dernier jugement—celui du 12 avril 1921,—se mit en mesure de prélever de nouveaux capitaux en augmentant son capital-actions de $5,725,000; les actions furent mises sur le marché au pair en avril et en mai (la première circulaire est datée d'avril 1921). L'offre fut reçue avec indifférence, très probablement à cause des conditions du marché à cette époque.

La lettre du 23 juillet, cite une déclaration faite par une maison financière avec laquelle des négociations avaient été entamées à propos de ces actions. Elle se lit comme suit:

> "Le syndicat soussigné croit qu'à cause de l'état des gains de votre compagnie et de l'attitude peu satisfaisante assumée par la Commission des chemins de fer, qu'il ne serait pas possible d'effectuer une vente rémunératrice de vos actions ordinaires, à moins que vos directeurs ne puissent nous assurer qu'il est possible d'effectuer les susdites économies dans l'exploitation, ou d'obtenir une augmentation de revenus afin que le dividende actuel de 8 p. 100 sur vos actions puisse être maintenu."

Peut-être est-il bon de faire remarquer en passant, que cette lettre n'a pas été cités originairement en entier. Elle a été citée originairement en partie, afin d'appuyer l'opinion que le jugement prononcé par la Commission le 1er avril était si peu satisfaisant, qu'il avait empêché la compagnie de financer ses bessoins en

ce moment-là. Cependant, le dernier paragraphe provenant du contre-interrogatoire de M. Sise se lit dans ces termes:

"Pourquoi n'avez-vous pas lu la fin de la lettre?—R. Qu'est-ce?

"Q. La lettre se continue: Toutefois, si votre compagnie désire continuer son programme de constructions, ce syndicat considérerait favorablement l'achat d'une émission d'obligations à sept p. 100 échéant le 1er avril 1925, 25 p. 100 du principal et de l'intérêt étant payable"....—R. Je n'en ai lu qu'un extrait.

Q. Le dernier paragraphe de la lettre est rédigé comme suit: Comme sir Charles Gordon vous l'a fait remarquer hier, ce syndicat aimerait à rendre tous les services possibles à votre compagnie, et il lui ferait plaisir de considérer n'importe quel plan que votre comité exécutif pourrait suggérer."

La compagnie n'a jamais donné suite à cette offre. Il ne m'a pas semblé que la compagnie avait fait des efforts tenaces et vigoureux pour effectuer la mise de fonds. Le solde de l'émission non souscrite par ses actionnaires n'a pas été offert au public. Un courrier financier éminent a témoigné à une audience précédente que les actions ordinaires de la compagnie constituaient un bon placement—mais bien que la compagnie fût au courant de cette déclaration, prononcée par un homme responsable, cette firme à tout le moins, n'a jamais été approchée au sujet de la souscription. L'impression que j'ai eue, d'après les témoignages, au sujet de ces soi-disant désappointements en matière d'avance de fonds, m'a convaïncu que vu qu'un désappointement pourrait peut-être justifier une demande immédiate à la Commission, afin d'obtenir une nouvelle augmentation dans les taux, il pouvait être enduré avec sérénité, n'étant pas exempt de compensations.

Les suggestions précitées renfermées dans la lettre du courtier quant au fait que des économies effectuées par la compagnie augmenteraient les perspectives d'obtention de fonds, semblent avoir été exécutées plutôt sur le tard et après que cette demande eût été envoyée, M. Sise parlant de ce sujet (vol. 378 pages 508 *et suiv.*) dit—que des instructions quant aux économies à effectuer, données en juillet ne sont entrées en vigueur qu'en octobre et novembre. M. Scott, surintendant général du trafic de la compagnie, au cours de sa déposition parle des économies réalisées dans le nombre de ses employés comme suit:

"J'ai réduit mon personnel de 100 employés en août.

"M. Osler: En août?—R. Oui. J'ai réduit mon personnel de 100 employés en août. J'en ai renvoyé 200 autres en septembre et encore 200 autres en octobre, approximativement 500 employés, la réduction étant obtenue aux dépens des employés restant à l'emploi de la compagnie qui ont eu un surcroît d'ouvrage. Cela se voit par les frais en septembre et en octobre.

"Le commissaire Boyce: Vous avez agi ainsi afin de diminuer vos frais?—R. Les frais s'en ressentent.

"Q. En est-il résulté des diminutions importantes?—R. Tout à fait.

"Le commissaire Boyce: Pourquoi n'avez-vous pas commencé en avril?—R. Vous allez être obligé de le demander à l'exécutif."

Les comptes de la compagnie ne seront pas affectés par ces économies avant peut-être deux—peut-être trois mois plus tard—et si on persistait systématiquement à les appliquer, tout en maintenant le bon rendement du service, elles seraient à partir de cette date et ultérieurement, plus marquées sur l'effet qu'elles auraient sur les finances de la compagnie.

La demande, actuellement soumise à la Commission, a été faite avant que ces économies n'aient été effectuées. Elles étaient considérables et n'ont pas

commencé à se faire sentir dans les comptes avant une période subséquente de deux mois; cependant, sans attendre même de commencer à faire des économies (comme il a été dernièrement démontré que la chose était possible), on insiste afin que la Commission étudie cette demande.

Voyons les résultats de ces économies à mesure qu'elles sont entrées graduellement en vigueur, comme en font foi les tableaux des frais d'exploitation de la compagnie publiés jusqu'ici:

Frais d'exploitation—De mai à décembre (incl.) 1921, par comparaison avec les mêmes mois en 1920.

—	1921	1920	Augmentation	Diminution
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mai	854,871 57	771,777 97	83,093 60	
Juin	821,634 89	769,196 19	52,438 70	
Juillet	826,801 61	821,747 36	5,054 25	
Août	819,323 41	823,202 71	....	3,879 30
Septembre	774,465 36	823,076 22	....	48,610 86
Octobre	760,794 73	858,848 32	....	98,053 59
Novembre	750,534 61	823,159 84	....	72,625 23
Décembre	777,440 00	817,963 00	....	40,523 00
	6,385,866 00	6,508,971 61	140,586 55	263,691 98

Ce tableau est instructif. A partir d'août dernier, le mois consécutif à la demande pour l'obtention d'une échelle de tarifs relevés, on verra que comme résultat des économies ordonnées en juillet, les frais d'exploitation ont commencé à décliner, et comme résultat d'une application de cinq mois, il a été effectué une diminution de $263,691.98. Je pense qu'il est sage de supposer que quels qu'aient été les résultats possibles à cet égard au cours de ces mois, ils étaient possibles au choix de la compagnie—durant bien des mois antérieurs à cette période. Les témoignages démontrent que les économies ordonnées en juillet ne sont pas entrées en vigueur avant octobre et novembre. En laissant donc de côté août, comme mois négatif en tant qu'il s'agit des résultats des économies ordonnées le mois précédent la diminution dans les frais d'exploitation effectuée dans les quatre mois de septembre à décembre inclusivement, s'est élevée à $259,812.68 —ou une moyenne mensuelle de $64,953.17. Pendant un an cette moyenne se serait élevée à $779,438.04 ou à un montant approximativement équivalent à l'intérêt annuel sur les obligations.

Si la compagnie avait pratiqué ces économies antérieurement au lieu d'ultérieurement, et si elle avait soumis de même sa proposition à la firme d'assureurs, ceux-ci auraient certainement répondu autrement. A la lumière des résultats obtenus, les critiques dans sa lettre touchant "l'attitude peu satisfaisante de la Commission des chemins de fer" ne sont guère justifiées. Son avis assez clair quant aux économies réalisées dans l'exploitation est plus topique, comme les résultats l'ont démontré, lorsque ces économies ont été enfin instituées.

La conclusion à laquelle j'arrive au sujet des faits ci-dessus, c'est que la compagnie de téléphone, n'a pas, avant de faire sa demande, réajusté son commerce de telle manière et n'a pas fait des économies dont le résultat aurait démontré que l'augmentation temporaire accordée en avril, suffisait à lui permettre de poursuivre ses opérations sans obtenir d'autres augmentations, jusqu'à ce qu'elle pût préparer une échelle stable de prix pour être approuvée par la Commission.

Sa demande actuelle n'est pas une demande urgente. Il n'y a pas d'urgence et il n'y a pas un état de choses urgent à parer. Quelle qu'ait été l'urgence en 1919, ou avant avril 1921, qui ait pu justifier une augmentation d'urgence temporaire par cette Commission, elle n'existe plus maintenant. Les conditions com-

merciales partout et les tableaux de la compagnie démontrent; et la meilleure preuve que la demande actuelle ne devrait pas être ainsi considérée, se trouve dans les admissions faites par l'avocat-conseil de la compagnie devant le Conseil privé, touchant la dernière demande précitée, dans les termes suivants:

> "M. OSLER: Et, mon savant ami de Toronto, s'est objecté à ce que la question fut considérée sous toutes ses faces, et a insisté auprès de la Commission, en dépit de nos protestations, que la question devait être considérée, vu que c'était une mesure urgente à cause des prix élevés et des conditions financières extraordinaires, et que la question devait être envisagée purement du point de vue de son urgence. Nous nous opposons à cela; nous avons dit il y a deux ans qu'on aurait pu croire qu'il existait une urgence temporaire."

Et en donnant de plus amples explications relatives à la dernière demande M. Osler a alors déclaré:

> "La compagnie a considéré que lorsqu'elle soumettait la question à la Commission, elle devait reviser ses échelles de tarifs. Les échelles des tarifs de la compagnie ont subi un relevé intermittent. Lorsque la compagnie a été d'abord constituée en corporation, il n'existait pas de corps dirigeant muni de l'autorité nécessaire pour contrôler les tarifs demandés. Il en est résulté que des taux ont été établis en certains endroits pour concurrencer les corporations publiques, et en d'autres cas d'après entente avec elles. En d'autres cas, elles n'ont fait qu'établir ce qu'elles ont cru être un tarif juste, en tenant compte du développement de cette époque. Il en est résulté que la loi a été modifiée il y a quelques années. L'une des lois constituant la compagnie en corporation stipulait que la compagnie ne devait pas augmenter ses tarifs sans obtenir le consentement du gouverneur en conseil. Aucune demande n'a été soumise. Le pays a continué son développement plus ou moins rapidement, et lorsque nous nous sommes présentés afin de soumettre la demande présentée cette année, nous avons découvert une échelle de tarifs qui n'était pas scientifique."

Et dans ce cas-ci M. Osler dit (vol. 380 page 18524):

> "Le commisaire BOYCE: Alors en dépit des deux augmentations de 10 p. 100 et de 12 p. 100, ce qui fait 22 p. 100 que vous avez reçues, vous allez dire que vous devez faire face à une condition urgente telle que celle au sujet de laquelle vous avez attiré notre attention sur ces deux demandes.
>
> M. OSLER: Nous avons dit dans le cas des demandes précédentes que nous pensions que les tarifs devraient être établis sur une base permanente. Nous ne pouvions nous apercevoir que c'était une mesure urgente simplement temporaire. La commission en a disposé autrement."

Je suis donc d'avis que cette demande doit être traitée dans la forme selon laquelle on la présente pour être considérée, savoir, comme étant une demande pour obtenir l'approbation d'une nouvelle échelle de tarifs, et non pas en tant que demande temporaire urgente. La traiter comme telle serait perpétuer une pure fiction. Ce que nous avons maintenant à étudier c'est une nouvelle échelle de taux plus élevée, et qui rapporterait de forts revenus supplémentaires. En commençant sa plaidorie devant la Commission, relativement à cette demande, M. Osler, l'avocat-conseil de la compagnie, le dit en ces termes:

> "M. OSLER: Qu'il plaise à la Commission. Notre demande vise à obtenir l'approbation des échelles de taux énumérées dans notre demande imprimée, en vue d'assurer à la compagnie des revenus additionnels suffisants à réaliser le montant que la Commission se proposait de nous faire obtenir d'après son jugement du 1er avril 1921."

Comme le fait remarquer le jugement de la Commission, du 8 mai 1919, les tarifs de la compagnie en vigueur actuellement ne sont pas en contact avec les conditions actuelles et présentent des inégalités et quelques préférences injustes, et font voir au premier abord que certains districts et certaines villes paient plus que d'autres, dans des conditions pratiquement semblables. Dans son jugement, prononcé en 1919, (25, C. C. F. C. p. 6), le commissaire en chef adjoint cite le jugement intérimaire du commissaire en chef d'alors en ces termes:

> "A mon sens, si l'on trouvait nécessaire de relever les taux de la compagnie, ils devraient être augmentés sujets à une autre ordonnance de la Commission et à une autre disposition dans l'intervalle, afin que des données soient recueillies et que des évaluations soient faites pour qu'un tarif convenable téléphonique soit déterminé lorsque les conditions sont établies comme étant constantes."

Et, dans le jugement rendu en avril dernier, le commissaire en chef adjoint dit, relativement au groupement de tarifs alors proposé (et maintenant continué):

> "Le nouveau groupement général que l'on avait proposé dépend du pourcentage général des augmentations de tarif que la compagnie désire mettre en vigueur. Les témoignages faisant défaut, je ne peux pas dire si les groupes sont établis ou non d'après une base convenable. Peut-être que quelques-unes des augmentations, si grandes soient-elles, peuvent être justifiées par les faits.
>
> Une augmentation de 72 p. 100 sur le taux commercial à Windsor, de 74 p. 100 à St-Thomas, de 45 p. 100 dans le groupe 4, couvrant des localités telles que Brantford, Sarnia, Galt, et Sault-Ste-Marie; de 52 p. 100 dans le groupe 5, dans des endroits tels que Barrie, Lindsay, North-Bay et Orillia, de 30 à 63 p. 100 dans le groupe 6, et de 50 p. 100 dans le groupe 7, peuvent être justifiées. Mais ces augmentations sont très fortes et, ce qui est encore plus important, on n'a pas soumis de témoignages pour indiquer précisément pourquoi ces augmentations sont justifiées dans des cas individuels."

La compagnie de téléphone ayant eu assez de temps, comme elle l'a admis elle-même, depuis que les conditions d'urgence ont cessé, présente maintenant un tarif de ce genre pour le faire approuver par la Commission. C'est à la compagnie qu'il incombe de démontrer qu'un tel tarif est convenable et répond aux diverses conditions du trafic, auxquelles il est supposé s'appliquer, et les témoignages m'ont permis de constater le fait que la compagnie ne s'est pas acquittée de cette obligation relativement au tarif actuel projeté, et n'a pas produit de preuves satisfaisantes devant la Commisison, comme quoi les tarifs projetés sont tels qu'ils seraient convenables, justes et raisonnables, pour le service téléphonique mentionné, dans les diverses régions énumérées. Les mêmes inégalités et préférences injustes que l'on trouvait dans les anciens tarifs dans les mêmes endroits, (sauf Montréal et Toronto), que le jugement de cette Commission commentait, et que la compagnie a reconnues, apparaissent dans ces tarifs. Il semble qu'on ne s'est pas efforcé en établissant les taux de les ajuster d'une manière scientifique, selon la valeur que représente le service téléphonique à l'abonné, en tenant compte de la population dans la superficie desservie par les lignes téléphoniqus, le nombre des stations ou le coût du service à ces stations. Les augmentations de taux projetées sur le taux actuel à ces endroits, servent à faire ressortir les particularités inéquitables et désuètes du taux actuel. Le groupement des villes sous divers taux, n'est pas accompli d'après une base satisfaisante pour faire face aux conditions modernes relativement au nombre des stations, de la population, de la valeur du service et les tarifs cités ne sont pas proportionnés. Il n'existe pas de divergence d'opinions à ce sujet. Comme je l'ai déclaré plus haut, on n'a pas

essayé à l'audience d'expliquer ou d'amplifier, ou de traiter en détails les divers tarifs en jeu. Ce point a fait l'objet de commentaires dans le plaidoyer:

"Le commissaire Boyce: Qui a préparé ce tableau?

"M. Sise: M. Paul MacFarlane.

"Le commissaire Boyce: Et vous demandez qu'il soit mis en vigueur? Tous les témoignages ont été entendus, et parmi tous les témoins appelés, il n'y en a pas un qui ait appuyé aucun point de cette déclaration."

On demande à la Commission d'adopter ces inégalités en bloc et par là de les perpétuer. Le tarif projeté renferme des préférences injustes—par exemple, dans la ville de London il existe un taux commercial spécialement pour les médecins, les dentistes, les chirurgiens vétérinaires, et les gardes-malades. Ce taux est inférieur de 20 p. 100 à celui pour les téléphones commerciaux individuels. Ce taux semble être restreint aux catégories mentionnées, seulement dans la ville de London, et il s'applique à aucune autre localité. Je cite ce cas seulement comme exemple de préférence injuste. Il n'y a pas de doute qu'en faisant un examen minutieux, on constatera que la même chose peut se dire à d'autres égards, d'autres localités. Selon moi, il serait impossible que la Commission consentît à faire droit à la demande de la compagnie pour qu'elle approuve ce tarif. A mon sens, il n'est ni juste ni raisonnable, et il ne convient pas aux conditions actuelles dans les diverses régions et la Commission ne devrait pas l'accorder. En définissant ce qui est juste et raisonnable, je mentionnerais les principes applicables aux augmentations dans les taux, et dont la substance implique deux propositions, savoir:

1. S'il est *raisonnable*, en tenant compte du coût et de la valeur du service; et par comparaison avec les taux sur d'autres denrées.

2. S'il est raisonnable à un point de vue absolu, en le considérant comme une taxe imposée aux gens qui paient finalement les frais de transport.

Concernant les taux de transport—9 I. C. C., rap. 382, Crews v. Richmond et D. R. W. Co. 1 I. C. Rap. 703

Je crois que le tarif projeté renferme les particularités répréhensibles des deux principes cités ci-dessus, savoir: je ne peux pas constater d'après les témoignages soumis à la Commission, qu'il est raisonnable d'après les besoins de la compagnie, et je constate d'après les témoignages, qu'il ne serait ni juste ni raisonnable, au point de vue des gens qui sont appelés à payer les taux projetés.

Il reste à considérer, si le tarif projeté de la compagnie, ne convenant pas et ayant été rejeté, cette Commission devrait être appelée, à cause de cette demande à établir (*a*) un nouveau tarif convenant aux conditions actuelles, et faisant disparaître toutes les objections que j'ai trouvées dans l'ancien tarif; ou, (*b*) établir une augmentation de pourcentage d'après les taux actuels des échanges, afin de permettre à la compagnie d'obtenir des revenus supplémentaires pour faire face à ses besoins. Je vais traiter ces points dans l'ordre mentionné relativement aux déclarations de la compagnie d'après lesquelles, celle-ci base sa demande à la Commission.

(*a*) Il n'entre pas dans les fonctions de la Commission d'instituer un tarif pour cette compagnie, pas plus que pour n'importe quelle autre compagnie de téléphone ou de chemin de fer. Ses fonctions généralement parlant, consistent à examiner, commenter, approuver, ou rejeter les tarifs projetés, en tenant compte si selon l'opinion de la Commission , ils sont justes et raisonnables, en considérant les principes mentionnés. Il est vrai que la Commission a le pouvoir de rejeter, ou d'amender un tarif, ou d'en enjoindre un autre, mais on n'impose pas à la Commission les fonctions d'en imaginer un convenant à diverses conditions et étendues de trafic, dépendant d'une multitude de conditions au sujet desquelles

la Commission n'a pas de témoignages. Il incombe à la compagnie de fournir ces témoignages, et nous ne les avons pas encore reçus.

Dans son jugement, relativement à la demande présentée par la compagnie de téléphone en 1919 (25 C. C. F. C. p. 26), le commissaire en chef adjoint dit:—

"Mais lorsque la juridiction d'un tribunal réglementaire survient, comme il en a toujours été ainsi, après le développement d'une situation causée par un tarif, la fonction de ce tribunal est de régulariser, non pas de prendre d'initiative. Si la loi stipulait qu'un tribunal réglementaire devait être une organisation inaugurant les taux, la situation serait différente. Tant que la loi actuelle du Canada sera ce qu'elle est, il me semble que la question relative au fonctionnement du tarif est plus importante que la base scientifique."

Je constate donc, qu'il n'y a pas devant la Commission, de témoignages, de renseignements ou de données suffisantes pour permettre, si elle y était portée, et si c'était un cas qui s'y prêtait, de remanier, modifier ou altérer le tarif actuel pour lequel on demande l'approbation ou d'établir un tarif pourvoyant à des taux substitués à ceux actuellement projetés, et qui devraient être rejetés je pense, et que, dans les circonstances, la Commission devrait refuser d'enjoindre un tarif substantif.

(*b*) Je suis d'avis qu'aucune augmentation temporaire du pourcentage n'est nécessaire ou désirable. Celle-ci ne devrait être accordée qu'en cas d'urgence, et, selon la manière dont j'envisage la question, cette urgence n'existe pas. M. Osler l'avocat-conseil de la compagnie a exprimé la même opinion devant le Conseil privé et au sujet de cette demande. Il est grandement désirable que l'on revise maintenant tous les tarifs des taux de la compagnie. Le fait d'accorder une augmentation de pourcentage aux tarifs actuels ne ferait qu'accentuer et qu'aggraver les inexactitudes, les préférences injustes et les inégalités actuelles. La position de la compagnie est telle que pendant le temps nécessaire pour préparer les données et les renseignements nécessaires sur lesquels établir les tarifs, convenant au trafic actuel, son crédit n'est pas mis en danger. Elle a prétendu à l'ouverture de cette demande qu'elle avait un déficit s'élevant à plus de $2,000,000. Je ne peux pas constater la véracité de cet énoncé. Un calcul libéral des besoins de la compagnie, établi à même le labyrinthe de chiffres qui nous ont été présentés, et considéré sous une base des plus favorables à la compagnie, donnerait le résultat approximatif suivant pour les mois mai à décembre qui ont été soumis:—

—	Pour une période de huit mois	Répartis sur douze mois d'après la même base
	$	$
Recettes provenant des bureaux d'échange	9,221,010	13,831,515
Recettes provenant des tarifs	3,671,857	5,507,785
Totales provenant des télégraphes	12,892,867	19,339,300
Dépenses totales provenant des télégraphes	11,002,929	16,504,394
Total des gains nets	1,992,533	2,989,299
Intérêt	794,241	1,191,361
Dividendes	1,279,110	1,918,665

RÉSUMÉ

Total des gains nets		$2,989,299
A retrancher l'intérêt	$1,191,361	
A retrancher les dividendes	1,918,665	
		3,110,026
Déficit		$120,727
Excédent 2%, $1,918,665		479,666
Déficit total		$600,393

Tout tarif afin d'être soumis à la Commission pour être approuvé par elle, devrait être établi d'après ces besoins fondamentaux, sujet à d'autres réductions, à mesure que les économies produisent de meilleurs résultats, afin que les gens peuvent en tirer tous les avantages qu'il comporte.

Avec la continuation des économies inaugurées depuis que cette demande a été soumise à la Commission, ce déficit ne fait courir aucun danger à la compagnie. Elle prétend qu'il lui faut financer environ 19,000 installations. Je crois qu'elle peut le faire dans sa position actuelle, aussi facilement, sinon plus facilement, qu'elle a financé des agrandissements semblables ou plus considérables au cours de ses quarante années de développement, dans des circonstances que je vais mentionner immédiatement.

D'après moi, il n'est pas nécessaire de calculer d'une manière précise les besoins de la compagnie, pour disposer de la demande actuelle. Pendant plus de deux ans, elle savait qu'elle avait un besoin urgent d'un tarif convenable. Elle connaissait la désuétude et les inégalités du tarif actuel. Elle n'a pas jugé à propos de présenter à la Commission pour le faire approuver, un tarif convenant aux conditions de son trafic de nos jours, et si, pendant le temps qu'elle se livre à la préparation dudit tarif, elle est obligée de faire des déboursés, comme elle l'a fait pendant plus de 30 ans sans s'adresser à la Commission afin de trouver les moyens de faire face à ses besoins, elle causera moins d'inconvénients et d'injustices par là qu'en cherchant à imposer une autre augmentation de pourcentage, ou par un tarif manifestement inapproprié et inégal, une charge additionnelle pour ses abonnés. Elle a des réserves considérables, son usine devrait donner un rendement de 80 à 90 p. 100, vu que ses réserves de remplacement dépassent le pourcentage qui est sûr d'après une haute autorité.

En se reportant à l'histoire de la compagnie et aux progrès qu'elle a réalisés, on verra que la position de la compagnie n'implique aucun besoin urgent ou crise.

Jusqu'à l'année 1902 cette compagnie ne pouvait augmenter ses tarifs. Quels qu'aient été l'accroissement de ses affaires—quels qu'aient été ses besoins financiers pour faire face au développement de ses affaires, pour pourvoir à un outillage plus considérable, et généralement parlant, afin de pourvoir à un commerce s'accroissant continuellement, réparti sur un vaste territoire, la compagnie a été obligé d'y faire face, sans avoir recours aux augmentations de taux. Bien que depuis 1902 elle avait le pouvoir, sujet à contrôle, d'augmenter ses taux, et que depuis 1906, elle a été sujette à la Loi des chemins de fer, la compagnie n'a pas demandé d'augmentation générale dans ses taux avant août 1918, et cette demande était basée sur des conditions urgentes causées par la guerre. En dépit de ce fait, et pendant toute la période du développement de l'utilité téléphonique par la compagnie, alors que son usage pratique n'était pas généralement connu ou accepté, et alors que le crédit de la compagnie n'était pas aussi considérable, et que ses activités sous bien des rapports étaient entravées par une vive concurrence, la compagnie s'est accrue et développée dans des proportions énormes sans taxer ses abonnés par l'augmentation de ses tarifs. Le tableau

(pièce 15), déposé par la compagnie est intéressant en ce qu'il démontre ce qui a été accompli sans augmentation de taux:—

Année	Fin de l'année — Postes d'abonnés	Capital-actions émis	Actif total sans les espèces et les effets à recevoir	Gains nets	% des gains nets par rapport à l'actif total
	$	$	$	$	%
1880	2,100	377,600	373,333	*11,053	2·9
1855	10,200	1,200,000	1,527,503	166,332	10·8
1890	20,437	1,494,000	2,822,581	179,855	6·3
1895	30,908	3,168,000	4,765,644	326,660	6·8
1900	40,094	5,000,000	7,498,762	436,680	5·8
1905	82,351	8,604,840	14,062,605	1,004,898	7·1
1910	138,370	12,500,000	22,541,382	1,729,576	7·6
1915	242,784	18,000,000	39,789,807	2,221,985	5·6
1916	261,899	18,000,000	42,312,159	2,469,243	5·8
1817	284,261	18,000,000	46,022,325	2,534,071	5·5
1918	303,205	18,000,000	49,682,311	2,104,688	4·2
1919	337,476	22,336,300	55,252,935	2,153,324	3·9
1920	376,361	22,657,000	62,050,089	881,523	1·4

*Gains nets avant de pourvoir aux frais d'intérêt qui se sont é'evés à $913,483 en 1920.

A cause de la prétention soutenue devant la Commission dans chacune des trois demandes, dont la Commission a disposé au cours des trois dernières années, que l'accroissement des affaires de la compagnie impliquait nécessairement des augmentations de tarifs, le tableau précité fournit, je crois, des preuves concluantes du fait que (*a*) pendant les année 1880 à 1900—alors qu'elle n'avait pas le pouvoir d'augmenter ses taux—elle avait financé heureusement au-delà de 38,000 installations; (*b*) de 1900 à1905 (la période pendant laquelle la loi de 1902 était entrée en vigueur) elle avait financé plus de 42,000 installations, et (*c*) de 1905 à 1917 au-delà de 206,910 installations, ou une moyenne de 16,825 installations par année, sans taxer le public de ce chef par une augmentation générale de ses taux. Et, pendant cette période comme le tableau le démontre, elle a stabilisé son crédit dans le monde financier par une administration prudente et économique, et elle a augmenté son actif de $373,222 à $46,022,325. La demande pour un relèvement des taux a été faite en 1918, considérée et augmentée purement et simplement en tant que mesure temporaire et urgente, causée par les énormes augmentations dans le coût de la main-d'œuvre, des matériaux et de l'argent, et de la difficulté supplémentaire de trouver des fonds dans un marché bouleversé. Les mêmes conditions justifiaient en tant que mesure temporaire l'aide accordée lors de la demande faite en 1919. Les conditions imposées par cette Commission en accordant ces deux mesures urgentes (en 1919 et en 1921) démontraient clairement qu'on n'avait jamais envisagé que ce qui était permis comme mesure temporaire et urgente dans chaque cas, devait devenir un taux fixe, comme il semble que la compagnie considérerait ces demandes en transmettant maintenant un tarif pour le faire approuver par cette Commission, basé sur les taux tels qu'augmentés deux fois pour les motifs temporaires d'urgence stipulés, et avec des augmentations substantielles projetées.

Il est important de remarquer relativement à l'histoire financière et au grand accroissement subi par les affaires de la compagnie, tel que précité, le plaidoyer de l'avocat-conseil de la compagnie comme quoi à mesure que les affaires de la compagnie se développent et qu'il faut d'autres fonds pour pourvoir à ces accroissements, il faut nécessairement une augmentation de tarifs afin de financer et de maintenir cette augmentation dans les affaires. Je cite le plaidoyer vol. 380, p. 18512 et suivantes:

"C'est un état de choses physique auquel il faut faire face. Je ne sais pas comment l'on peut suggérer, je ne l'ai jamais entendu suggérer, que

l'on peut remédier à cette condition physique sans une augmentation des frais pour chaque abonné desservi. C'est une déclaration très approximative, plus on l'examine dans ses détails, plus elle est confirmée, et plus les chiffres grossissent en apparence, mais je dis que c'est une déclaration approximative pour faire voir la condition et le motif expliquant le fait qu'à mesure que le nombre d'abonnés augmente, les frais suivent la même marche, pas une fois ou deux mais bien des fois ce qu'il en coûte pour desservir les abonnés originaires."

Le commissaire BOYCE: Il doit nécessairement s'ensuivre alors qu'à mesure que le réseau prend de l'extension, les premiers abonnés paieront nécessairement en conséquence.

M. OSLER: Je le suppose.

"Le commissaire BOYCE: Voici quel est l'effet de votre argument. Il faut toujours que les abonnés actuels paient le placement de capitaux pour les extensions, il faut qu'ils soldent les frais que comporte ce placement."

"M. OSLER: Absolument; la loi que j'ai mentionnée est statutaire, et c'est le motif pour lequel je l'ai mentionnée précisément. Elle ne nous oblige pas seulement à desservir cette partie du public que nous voulons desservir, ou le public dans une certaine région, mais elle nous oblige à desservir tout habitant de ce pays, lequel, se trouvant dans une région desservie en général par la compagnie de téléphone, désire ce service.

"Le commissaire BOYCE: Et un résultat logique de cette argumentation doit de toute nécessité être que les taux de téléphone ne doivent jamais descendre, il faut toujours qu'ils montent.

"M. OSLER: Je crois que ce serait là un résultat; je ne veux pas soulever cette question, mais il vous faut comprendre que le service doit être payé d'une manière adéquate tel que fourni; c'est-à-dire qu'il faut un service mesuré, ou établi d'après le taux des communications téléphoniques."

En opposition à cet argument, se trouve le fait apparent du développement de la compagnie, tel qu'exposé ci-haut, et le conseil s'afforce de l'expliquer de la manière suivante, vol. 380, p. 18513:—

"Le commissaire BOYCE: Sans considérer ces chiffres, dans la longue période s'étendant depuis 1880 jusqu'à la première demande d'augmentation des taux, vous étiez en mesure de prolonger vos réseaux, prolongements qui représentent un pourcentage énorme, et cela sans augmenter les perceptions.

M. OSLER: Plusieurs choses ont contribué à cette situation et il faut tenir compte des progrès dans l'art de l'exploitation des téléphones. Une autre explication se trouve dans la gérance parfaite de notre exploitation et dans l'excellence de notre crédit, ce qui nous a permis de lever des capitaux à très bonnes conditions. Une autre raison, c'est que, dans ces dernières années, nos affaires n'ont pas progressé aussi rapidement que dans les premières."

Cette dernière explication est appuyée par le tableau donné plus haut et fourni par la compagnie. De 1910 à 1915, les abonnés ont augmenté de 138,370 à 242,784, soit une moyenne de 20,882 par année. Et de 1915 à 1917, ils ont augmenté de 242,784 à 284,261, une moyenne de 13,825 seulement par année. En 1917-18, il y eut une augmentation de 18,944 abonnés, et la première demande d'urgence était basée sur les opérations de ces dernières années. L'argument basé sur la parfaite organisation et le bon crédit de la compagnie lui permettant de lever des capitaux facilement est de peu de poids. Je n'ai pas entendu dire que dans ces dernières années la gérance des affaires de la compagnie n'était pas restée aussi bonne, ni que son crédit avait périclité. On

serait naturellement plutôt porté à conclure que la bonne administration et le crédit excellent des premières années auraient produit, avec l'expansion énorme que l'on a constaté, une stabilité plus complète de la position financière de la compagnie, et, à part les conditions spéciales auxquelles on a déjà apporté remède deux fois, devraient plutôt ajouter à la valeur de la compagnie par suite des progrès accomplis, si ces bonnes dispositions se sont perpétuées jusqu'à présent, chose que l'on n'a pas niée.

S'il fallait admettre l'argumentation de M. Osler que les taux doivent nécessairement augmenter avec l'expansion des affaires de la compagnie, les fonctions de cette Commission se réduiraient tout simplement à approuver les augmentations proposées dans les taux téléphoniques, et cela d'une manière mécanique; et ce fait, allégué par l'avocat de la compagnie en faveur d'une augmentation des taux, semblerait à mon sens donner plus de force à la conclusion adverse qu'on ne devrait approuver aucunement les augmentations de taux en vue des prolongements nécessaires, à part celle qui serait amenée par une nouvelle échelle proportionnée au trafic présent, et qu'on pourrait considérer juste et raisonnable en prenant en considération la valeur du service téléphonique et les facteurs réguliers employés dans la computation des tarifs, et exempte des inégalités, différences et inconséquences qui caractérisent l'échelle proposée, défauts qu'il faudrait faire disparaître aussitôt que possible.

Je disposerai donc des raisons alléguées à l'appui de la demande, telles que données dans cette demande, en faisant les conclusions suivantes:

1. L'évaluation faite par la compagnie des sommes additionnelles requises au montant de $1,357,500 est erronée et excessive. Le maximum requis pour donner un revenu approprié, pour faire face à toutes les obligations de la compagnie, était de $600,393; et, à mon sens, on aurait rencontré ce montant en toute probabilité, si on avait effectué plus tôt les économies réalisées au cours de cinq mois, économies qui ont donné une réduction de $263,691.98 dans les frais d'exploitation, et il était possible de le faire.

2 (a) Il ne semble pas prouvé que la compagnie ait fait des efforts tenaces et adéquats dans le but d'obtenir de nouveaux fonds pour faire face à ses besoins. Comme les recettes nettes se trouvaient alors plus faibles que les montants requis par la compagnie, elle aurait pu couvrir en grande partie la différence en appliquant les économies qu'elle a faites plus tard dans les frais d'exploitation, moyen qui lui a été suggéré par les courtiers auxquels elle s'est adressée pour lever de nouveaux fonds. Avec l'augmentation des revenus de l'exploitation, la diminution des frais d'opération, tel qu'il appert par les états de la compagnie, avec les réserves substantielles et adéquates qu'elle avait accumulées, avec en plus les économies qu'elle a trouvées réalisables dans la suite, le crédit de la compagnie était parfaitement suffisant, et l'est encore, pour assurer la levée temporaire de fonds afin de couvrir les frais de prolongements requis et l'expansion de ses affaires; et

(*b*) Pour ces raisons, et vu les faits exposés, elle n'était aucunement justifiable d'abandonner tout effort vers l'acquisition de nouveaux fonds, ni de demander ensuite à cette Commission la permission de taxer ses abonnés actuels afin d'obtenir des fonds pour défrayer le coût de l'expansion de ses affaires, sous prétexte que son tarif était tout à fait hors de proportion avec le montant de ses affaires et mal adapté à ses besoins.

3. En outre des raisons ci-dessus exposées, en tant qu'elles s'appliquent à la troisième allégation de la demande, concernant la levée des fonds nécessaires pour répondre aux 16,000 demandes non satisfaites de poste téléphonique, aucune preuve ne nous a été fournie, ni aucune raison donnée pour justifier la conclusion que cette Commission devrait augmenter le tarif payé par les abonnés actuels pour permettre à la compagnie de trouver l'argent nécessaire à l'expan-

sion de ses affaires, et ce principe (tout à fait ignoré durant 37 années d'une énorme expansion) étant mis de côté, il ne reste rien pour soutenir les prétentions de la demande de ce côté.

4. Comprise dans les conclusions 1, 2 et 3, et de plus il n'y a aucun titre pour justifier le tarif proposé à notre approbation, et au contraire, ce tarif, étant reconnu, même par la demanderesse, défectueux, d'application inégale et inadmissible pour les diverses raisons énumérées, l'approbation doit en être refusée.

Les fonctions de la Commission ne vont pas jusqu'à offrir certains tarifs, et même si la Commission avait ce pouvoir, on ne lui a pas fourni de données ni de raisons spéciales pour qu'elle prépare un tarif approprié.

Il n'y a pas d'urgence, et on n'a pas allégué de raisons suffisantes pour justifier une augmentation temporaire ou d'urgence dans les taux.

La demande doit être refusée.

Une ordonnance sera rendue dans ce sens.

Le commissaire en chef:

Par une décision de cette Commission en date du 1er avril 1921, rédigée par le sous-commissaire en chef et approuvée par les commissaires Boyce et Nantel, il a été accordé une certaine augmentation dans les droits et tarifs imposés par la compagnie de téléphone Bell, augmentation qui, à leur avis après mûre considération, aurait dû placer la compagnie dans une position lui permettant de payer les frais d'exploitation et d'entretien, en comptant 4 p. 100 de réserve pour la dépréciation du matériel, 8 p. 100 de dividende et 2 p. 100 de surplus. Il a été émis à cet effet une ordonnance prenant effet du 1er mai dernier. Le 23 juillet, la compagnie est revenue devant cette Commission, disant que le résultat de l'exploitation sous l'empire de l'ordonnance ne donnerait pas suffisamment de fonds pour couvrir les montants énumérés dans la demande, et demandant qu'il soit accordé une autre augmentation, non pas sur une base de pourcentage, mais d'après une certaine échelle de taux incorporée dans la demande, échelle qui, d'après la compagnie, produirait les fonds nécessaires, enlèverait certaines différences dans les taux et mettrait le tarif général sur une base plus équitable que celle qui est actuellement en vigueur.

La Commission ayant en plus d'une occasion posé le principe qu'une corporation d'utilité publique ne peut exiger que les droits et tarifs approuvés par la Commission, il nous appartient donc d'accorder des taux suffisamment élevés pour produire certains résultats financiers, toujours en supposant que l'utilité publique dont il s'agit soit exploitée d'une manière efficace et économique, et, pour la compagnie de téléphone Bell, ce principe a été énoncé dans la décision ci-dessus mentionnée.

Si la compagnie a été et est encore actuellement gérée d'une manière efficace et économique, et nous n'avons aucune preuve du contraire, alors les questions à décider sont les suivantes: (1) la compagnie reçoit-elle assez d'argent sous l'empire de son tarif actuellement approuvé pour réaliser les résultats financiers ci-haut mentionnés? et (2) sinon, combien faut-il pour combler le déficit et où doit-on prendre les revenus additionnels?

Il a été fait divers calculs par la compagnie et par l'avocat représentant la cité de Toronto d'après le résultat d'une année d'exploitation sous le tarif actuel, et, considérant la décision de la majorité des commissaires, il n'est pas nécessaire que je discute au long la méthode précise permettant de vérifier les résultats réels d'une année d'exploitation; mais nous avons en main maintenant les états mensuels de mai à décembre, tous deux inclusivement, nous donnant les résultats de huit mois d'exploitation sous le tarif actuel, et je trouve que d'après les montants calculés par le commissaire en chef adjoint, en étendant à douze mois le résultat de huit mois, il manque à la compagnie une somme

de $800,000 pour rencontrer les obligations énumérées dans la décision. Si nous prenons les derniers sept mois comme base, le déficit serait d'environ $513,000; pour les derniers six mois, le résultat serait un déficit de $779,000; les derniers trois mois, un déficit de $1,006,000; et pour les derniers deux mois, un déficit de $500,000.

Ces chiffres ont tous été calculés en excluant la taxe fédérale sur le revenu des frais d'exploitation. On a beaucoup discuté cette question, mais, vu que la Commission avait auparavant décidé que cet article ne devait pas être considéré comme une dépense proprement dite, je n'en dirai rien de plus, si ce n'est que je n'en ai pas tenu compte dans mes calculs.

Il me semble donc juste de conclure que la compagnie, à la fin des douze mois du régime actuel, sera en déficit de $600,000 sur le montant requis pour faire face aux besoins reconnus dans la première décision.

La compagnie prétend qu'elle a reçu des demandes pour poser plus de 19,000 appareils nouveaux dans les provinces de Québec et d'Ontario, demandes qu'elle ne peut satisfaire à cause du manque de fonds, et elle dit que, dans le cours du mois de mai dernier, elle a essayé de lever un montant de $5,700,000 en vendant des actions ordinaires de son capital et les offrant au pair à ses anciens actionnaires. Soixante-sept pour cent de ce montant a été vendu, dont la moitié à la *American Telegraph and Telephone Company*, et depuis cette date elle n'a pu vendre une part raisonnable du reste, de sorte qu'il reste pour une somme de $2,000,000 d'actions non vendues, et elle prétend qu'elle ne pourra continuer à lever des fonds par cette méthode, à moins que les prêteurs n'aient l'assurance du paiement des dividendes raisonnables.

Il a été déclaré dans les témoignages que des obligations à 7 p. 100 remboursables en 1925 auraient donné un certain montant des fonds nécessaires, et on s'est lancé dans une critique violente contre la compagnie pour avoir négligé d'adopter cette méthode. A mon sens, la compagnie est le meilleur juge de la méthode à suivre pour prélever des fonds. Il est reconnu qu'il doit y avoir une certaine relation entre le montant des obligations et des actions en circulation d'une compagnie. Vu que toutes les émissions d'obligations de la compagnie de téléphone deviennent échues en 1925, en conséquence, il semble évident qu'on ne pourrait émettre des obligations à plus longue échéance, et la compagnie prétend que cette méthode de financer par des obligations à court terme serait peu favorable, car ce ne serait qu'augmenter le montant à rembourser dans le court délai de trois ans, tandis qu'en vendant des actions, il n'est pas question de remboursement, et la compagnie n'aurait qu'à s'occuper du paiement des dividendes.

Sans entrer dans la discussion sur les mérites intrinsèques des deux méthodes, je suis d'avis que les transactions de ce genre doivent être choisies par les gens qui ont des intérêts dans l'entreprise et la connaissent bien mieux que d'autres personnes qui lui sont étrangères. Il est bien évident que le public prêteur n'achètera pas d'actions d'une compagnie quelconque, s'il n'a pas la perspective raisonnable d'un rendement continu sous forme de dividendes, et par conséquent lorsque le revenu net d'une entreprise d'utilité publique comme la compagnie de téléphone Bell tombe en bas des estimés reconnus par cette Commission il y a moins d'un an, je ne suis pas surpris que la vente des actions n'ait pas réussi pleinement.

Si cette Commission n'a pas le contrôle sur les salaires payés par une compagnie à ses employés, je crois toutefois que nous sommes non seulement justifiés mais pratiquement forcés de prendre cette question en considération pour décider si, à notre avis, la compagnie est administrée économiquement; et en conséquence, lorsque la compagnie de téléphone Bell s'est adressée à cette Commission en juillet dernier, la première chose que j'ai demandée fut un état complet du nombre des employés, des services rendus et des gages payés. J'ai examiné cet

état avec beaucoup d'attention, et de fait, ce n'est qu'après m'être rendu compte que les salaires étaient raisonnables que j'ai consenti à entendre la plainte. Lors des témoignages, j'ai spécifiquement demandé à l'avocat représentant la province d'Ontario, aux représentants des cités de Toronto, de Montréal, de la Chambre de commerce de la cité de Toronto, de la cité de Hamilton, la cité d'Ottawa, et à tous les autres avocats intéressés dans la cause si, à leur avis, les salaires étaient oui ou non trop élevés, et comment on pourrait les réduire s'il était possible de le faire. A l'exception de M. Bullen, l'avocat de la Chambre de commerce de Toronto, ils n'ont pratiquement rien répondu, à part le représentant du procureur général d'Ontario qui pensait pouvoir réduire quelque peu les salaires des hauts fonctionnaires. L'avocat de la cité d'Ottawa était d'avis que les salaires de ces hauts fonctionnaires étaient parfaitement raisonnables et ne pouvaient être réduits en aucune manière, et a répondu qu'il trouvait très peu de défauts dans l'échelle générale des salaires. Les autres ont refusé de donner une opinion, malgré mes instances réitérées, après leur avoir dit clairement le but que j'avais en vue.

Ne recevant aucune suggestion dans ce sens de la part des avocats, à part la faible réduction mentionnée, j'ai dû en conséquence faire une étude personnelle, et j'en suis arrivé à la conclusion qu'à part quelques exceptions, il est impossible de trouver quelque réduction à faire dans les salaires sous les conditions actuelles. Dans le service de l'exécutif, le total des salaires pour l'année 1921 s'est élevé à $142,992; et pour la même période, les salaires des officiers de l'exécutif, de la comptabilité, du service des finances et du service du contentieux forment un montant total de $330,000. Donc, en faisant même de fortes réductions dans ces salaires, on ne pourrait réaliser qu'une bien faible partie du déficit mentionné plus haut.

Quant aux autres employés, la plus grande partie des dépenses, s'élevant à environ $6,000,000 annuellement, est composée des salaires des opératrices, et le coût total de l'exploitation, à part l'entretien, se monte à $9,545,000. Le coût total de l'entretien, y compris les frais de matériaux aussi bien que la main-d'œuvre, s'élève à $3,665,000, et sans vouloir donner des instructions précises, je serais d'opinion qu'on peut réduire le nombre des employés dans cette partie du service; mais pour faire une réduction sérieuse dans les frais d'exploitation de tout l'ensemble, il faudrait la prendre sur le salaire des employés actuels, et je ne crois pas que les salaires qu'ils reçoivent présentement, surtout celui de milliers de filles et femmes travaillant comme opératrices, soient assez élevés pour qu'on puisse leur demander de faire de nouveaux sacrifices dans les conditions actuelles du coût de la vie.

La compagnie a déclaré qu'à partir du premier août, elle a commencé à couper les dépenses: (1) en refusant toute augmentation de salaire aux opératrices et aux membres du personnel en général, atteignant le maximum de salaire en quatre années, sous prétexte qu'il fallait faire des économies, et comme pratiquement tous ses vieux employés sont restés au service de la compagnie, celle-ci s'est trouvée à avoir un plus fort pourcentage que d'habitude d'employés recevant des salaires de troisième et de quatrième années; et (2) en renvoyant du service toute personne dont on pouvait strictement se dispenser tout en maintenant un service efficace; il en est résulté que 500 employés ont été congédiés dans une période de trois mois, et M. Scott a déclaré qu'il croyait avoir atteint la limite de réduction et qu'il serait peut-être forcé d'augmenter le personnel de nouveau sous peu.

On a allégué et représenté que le déficit ci-dessus mentionné pouvait être couvert par les réductions déjà faites. Je répondrai à l'encontre que durant les mois d'octobre, novembre et décembre, toutes ces économies étaient en vigueur, et nous trouvons pourtant pour ces trois mois un déficit qui, étendu sur une période de douze mois, s'élèverait à $1,000,000; et pour les mois de novembre et

décembre, en calculant sur une base semblable, le déficit serait de $500,000. C'est là une réponse absolument péremptoire, à mon sens.

Si donc, le revenu annuel devrait être de $600,000 plus élevé qu'il ne l'est dans les conditions actuelles et pour couvrir les montants requis d'après la décision antérieure de la Commission, ce montant ne peut se trouver qu'en réduisant les salaires des opératrices et des autres employés comme je l'ai dit plus haut, ou en augmentant les taux suffisamment pour produire ce montant d'argent, ce qui représenterait 5 p. 100 des recettes de l'échange téléphonique. Je préfère ce dernier moyen, et je suis d'avis qu'une ordonnance soit rendue pour augmenter les taux de manière à produire un revenu additionnel de $600,000 par année.

Vu la décision de la majorité de la Commission, il n'est pas nécessaire que je donne un état détaillé sur la manière de lever ces fonds; je me contenterai de dire qu'il y a nombre de localités desservies par la compagnie de téléphone Bell où les taux sont extraordinairement bas, en les comparant avec les données reconnues comme type dans la préparation des tarifs, et je suis d'avis que ces taux devraient être relevés au niveau le plus rapproché possible de la position normale des tarifs. En d'autres termes, je voudrais qu'on rajuste les tarifs au lieu de faire une augmentation générale au moyen d'un pourcentage, et si les taux mentionnés dans la demande ne peuvent être adaptés à toutes les circonstances en suivant la direction que j'indique, il sera facile de les changer, car la Commission a le pouvoir de fixer et autoriser tous tarifs qui lui semblent raisonnables. En conséquence, je suis d'avis qu'on devrait émettre une ordonnance accordant une augmentation pouvant produire un revenu additionnel de $600,000 par année.

M. MCLEAN, COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT

La question des tarifs téléphoniques de la compagnie de téléphone Bell du Canada a déjà fait le sujet de deux plaidoiries et deux décisions. Dans chacune des auditions antérieures, la demande a été examinée au point de vue de l'urgence. Pour apprécier pleinement la portée de la présente demande et ses relations avec les demandes antérieures, il me semble essentiel d'analyser les conclusions énumérées dans les décisions déjà rendues.

Dans la présente demande, la compagnie affirme que les taux autorisés ne produisent pas suffisamment de revenu pour fournir les dividendes requis, et, par conséquent, ne rencontrent pas les intentions et fins du jugement et de l'ordonnance rendus par la Commission le premier avril 1921. De plus, il y est affirmé que, par suite de ce déficit, il est impossible de prélever l'argent nécessaire pour couvrir les frais d'additions au réseau; et, comme le dit le commisaire Boyce dans son jugement, on parle du grand nombre de demandes d'un service téléphonique que la compagnie prétend ne pouvoir satisfaire par défaut de matériel et par défaut d'argent pour l'achat de ce matériel.

Il ne me semble pas nécessaire d'entrer dans tous les détails des conséquences résultant du déficit de la compagnie par rapport au montant établi par la Commission dans ses décisions. Il est clair que si la compagnie est incapable, sous les tarifs actuels, avec une administration prudente, de rencontrer les frais que la Commission juge raisonnables, il n'y ait pas de surplus de revenu qui formerait, pour ainsi dire, une espèce d'assurance garantissant la valeur marchande des nouvelles obligations et actions. Sans approfondir ce point, on comprend parfaitement que les émissions additionnelles d'actions et d'obligations ne peuvent être populaires auprès des prêteurs, simplement parce qu'elles portent sur un certain actif. Le prêteur s'intéresse aux valeurs actives rendant des dividendes ou pouvant payer un intérêt. Il faut prendre le prêteur tel qu'il est; et s'il ne trouve pas de surplus couvrant et dépassant les justes frais de la compagnie, sous une administration prudente, il s'ensuit qu'il refuse de prêter son argent à

cette entreprise. Mais, comme je l'ai déjà dit, il ne semble pas nécessaire d'étudier cette question sous toutes ses faces, parce qu'à mon avis, nous revenons toujours à ce qui a été décidé dans les causes antérieures, et aux relations que ces décisions peuvent avoir avec la présente demande. Si ces décisions ont perdu leur valeur durant la période écoulée, elles n'ont plus aucune portée sur la cause actuelle, et celle-ci doit être traitée comme une cause absolument indépendante. Si, d'un autre côté, les principes alors posés peuvent s'appliquer en tout ou en partie, il faut les faire entrer en ligne de compte. Les augmentations accordées relevaient de certaines conditions; et il s'agit présentement de décider si les accords conditionnels prévalent encore.

Dans le jugement rendu le premier avril 1921, le taux du dividende n'a pas été considéré comme un taux extraordinaire, et n'a pas non plus été vu sous cet angle par les témoins experts appelés par ceux qui s'opposaient à la demande de la compagnie Bell. Comme il est dit dans le jugement, " Les experts appelés par ceux qui combattaient la demande ne se sont pas opposés au taux de 8 p. 100 comme étant déraisonnable; au contraire, la preuve établit que ce taux est raisonnable."

Au cours du contre-examen de M. McKenzie par M. Phippen, le premier comparaissant comme expert financier à l'appui des critiques présentées par la cité de Toronto contre l'augmentation proposée, on a discuté le taux du dividende. Aux pages 1152 et 1153 du volume 352, en réponse à une question de M. Phippen, M. McKenzie dit que la compagnie a été très bien administrée et que ses propriétés ainsi que son crédit sont en bonne valeur. Il est d'avis que la compagnie a été raisonnable dans la distribution de ses profits, Il considère que le taux de 8 p. 100 est raisonnable pour le paiement des dividendes, et que la compagnie, en payant 8 p. 100 de dividende sur ses actions ordinaires et en versant le surplus des profits dans la caisse de l'administration, a conduit son exploitation suivant un principe absolument sage. En réponse à la question demandant si la Commission, en étudiant les taux, devait forcer la compagnie de téléphone Bell à diminuer son dividende établi à 8 p. 100 sur les actions ordinaires, M. McKenzie dit: " Non ", et a déclaré que, d'après lui, cela n'était pas dans le mode d'action de la Commission. Ici, M. McKenzie se trompe, puisque la Commission n'a jamais fait de déclaration au sujet de sa ligne de conduite concernant le taux de dividende payé par la compagnie de téléphone Bell. Lorsqu'on lui demanda son opinion personnelle, il répondit qu'il ne suggérerait pas une réduction de dividende, et qu'il n'en voyait pas la nécessité. Il dit de plus qu'il croyait le taux du dividende raisonnable.

A la page 1155, dans le contre-examen par M. Phippen, le témoin déclare que dans ses remarques, il suppose que le taux de dividende doit être continué à 8 p. 100.

M. Hagenah, qui a comparu pour la cité de Montréal, a été contre-examiné par M. Osler. La discussion qui eut alors lieu est portée comme témoignage, dans le volume 351. A la page 873, sur une question concernant les taux en vigueur dans le cas des commissions des Etats-Unis, M. Hagenah a déclaré que $7\frac{1}{2}$ à 8 p. 100 était le taux ordinaire sur la valeur exacte de la propriété. Aux pages 962 et 963, dans le même contre-examen, M. Osler pose diverses questions. En réponse à la question suivante:

> " Et le taux de 8 p. 100, ou je crois que vous dites 7 à 8 p. 100, qui a été considéré comme raisonnable et approprié il y a quelques années, est en proportion des rendements sur valeurs comme obligations hypothécaires des bonnes corporations industrielles et les obligations hypothécaires des corporations de chemins de fer "

Le témoin dit " Oui ".

Dans le témoignage, le taux de dividende de 8 p. 100 a été admis comme raisonnable. Cet aveu par des experts qualifiés comparaissant pour le compte des parties adverses à la demande a été accepté dans les conclusions de la Commission comme un fait sur lequel il était inutile de se prononcer. La chose étant admise d'un commun accord, les calculs de la Commission ont été basés sur ce taux de dividende de 8 p. 100 pour établir le montant nécessaire à cette fin.

Le taux de dividende de 8 p. 100 n'a pas été appliqué comme un taux d'urgence. Il est admis comme taux raisonnable et approprié, toutes choses étant prises en considération. C'est donc un facteur permanent.

Dans le jugement de la Commission en date du premier avril 1921, on a expliqué pourquoi l'impôt sur le revenu ne doit pas être traité comme frais d'exploitation, mais doit être un article déduit du surplus d'exploitation par les propriétaires, et ne doit pas être à la charge des abonnés du service. Cette opinion est conforme à ce qui a été décidé antérieurement au sujet des taux de téléphone, comme dans le *cas 25 Can. Ry., p. 12.*

Il reste à considérer deux facteurs qui n'ont pas été jugés d'urgence et dont le montant a été divisé entre la compagnie et les clients. Ces deux facteurs sont le surplus et la dépréciation.

Dans le jugement du premier avril 1921, la compagnie avait inclus dans ses calculs un facteur de surplus porté à 4 p. 100 des actions ordinaires, et M. Mueller, qui a comparu comme expert pour le compte du gouvernement canadien, et qui a affirmé qu'un taux de surplus égal à 50 p. 100 du taux de dividende était bien juste, a fait mention de la preuve faite dans le cas des taux de l'Ouest.

La Commission est d'avis qu'il faut un surplus. La nécessité d'un surplus a été brièvement affirmée dans le témoignage de M. Hagenah quand il dit que la compagnie suivrait un mauvais principe d'affaires et aurait tort en annonçant au public qu'elle paye en dividendes tout ce qui excède les dépenses fixes. Il est vrai que l'expert financier de la ville de Toronto s'est objecté à cet article d'un surplus. La Commission a décidé toutefois que le taux du surplus est nécessaire, et par conséquent, la Commission est obligée de s'en tenir à la conclusion déjà choisie après mûre délibération.

M. Hagenah a reconnu que dans les conditions normales, il était désirable d'avoir un surplus de 4 p. 100 des actions; mais comme mesure temporaire, pour amener un redressement temporaire aussi, le chiffre en question a été divisé en deux, et nous avons fixé un taux de surplus de 2 p. 100.

Dans le jugement d'avril 1919, la Commission a décidé de ne pas adopter le taux de dépréciation de la compagnie, et a fixé ce taux comme mesure temporaire d'urgence à 5.7 p. 100, taux qui signifiait une réduction d'environ $330,000 dans le fonds de dépréciation.

Cette question a été encore étudiée dans la décision de 1921; et après mûre délibération, nous avons décidé de modifier de nouveau ce taux de dépréciation comme mesure temporaire. M. Hagenah était d'avis que le taux de 5.7 p. 100 qui avait été mis en force comme mesure d'urgence en 1919 devait être considéré comme un taux minimum.

La Commission, reconnaissant que, par suite de la nature de ce fonds, il n'est pas juste de prélever les paiements à faire sur une seule année, mais que la formation normale doit se répartir sur une période de plusieurs années, a décidé que pour remédier aux conditions urgentes qui existaient alors, il pourrait être fait un emprunt de ce fonds de dépréciation pendant un temps déterminé; c'est-à-dire, que la contribution annuelle versée à ce fonds pourrait être diminuée; et pour cette période de temps limitée, elle a fixé à 4 p. 100 le taux de dépréciation du matériel sujet à détérioration, ce qui représente à peu près 3.64 p. 100 du total des propriétés du réseau.

Pour souligner la nature temporaire de ce rapport ou taux de dépréciation, on peut faire mention de la décision rendue en juillet 1921 au sujet de la de-

mande de la compagnie de téléphone de la Colombie-Britannique, décision accordant une augmentation dans les droits pour conversations téléphoniques et dans les taux d'abonnement. Dans ce jugement, on a accordé un taux de dépréciation de 6.4 p. 100. Dans la preuve à ce sujet, Samuel H. Meldrum, témoin appelé à titre d'expert, a certifié que le taux de 6.2 p. 100 était tout à fait raisonnable et approprié.

Durant l'année 1920, la compagnie de téléphone et télégraphe American avait un taux de dépréciation de 5.3 p. 100. Ce fait a été mentionné à propos du cas de la Colombie-Britannique. Je n'ai pas par devers moi les chiffres qui ont servi à calculer ce taux, mais je comprends que l'un des facteurs les plus importants est le fort montant de canalisation souterraine qui prolonge la durée du matériel et diminue par conséquent le taux à payer pour dépréciation.

Dans la demande de la cité de Toronto au Conseil privé contre l'augmentation des taux décidée au premier avril 1921, demande qui a été étudiée devant le Conseil privé le 14 juin 1921, et renvoyée à cette Commission, l'avocat de la cité de Toronto s'est objecté à la clause insérée dans le jugement pour le taux de dépréciation, et son objection est portée dans les termes suivants: "Tout ce que j'ai à dire, c'est qu'il ne devrait être permis à la compagnie de porter comme dépréciation en une année, pendant un an ou deux en attendant que le cas soit réglé, plus que le million de dollars réellement requis pour faire des renouvellements de matériel".

Donc, dans les décisions, il y a deux sortes de facteurs: (1) Le taux de dividende et la question de savoir qui doit porter le fardeau de l'impôt sur le revenu. Ces questions ont été regardées comme n'étant pas des facteurs temporaires, et les conclusions ne sont pas limitées quant au temps d'application. (2) Le surplus et la dépréciation. Ces deux facteurs sont considérés comme temporaires et applicables durant une période limitée.

On a prétendu devant la Commission qu'il n'y avait pas d'urgence. Je ne puis accepter cette opinion. La mesure de redressement accordée au premier avril 1921, à mon sens, était justifiée par des raisons d'urgence. Dans les motifs portés à l'appui du jugement rendu par la majorité, il est fait mention des différences et distinctions qui existent dans les tarifs actuels, défauts que l'on prouve avoir été aggravés par les augmentations au moyen de pourcentages.

Je sais parfaitement, et cela depuis le début, qu'il y a des différences et des dictinctions dans le système actuel de tarifs; mais pour des raisons exposées au long dans mon jugement, ci-haut mentionné, je suis d'opinion que la Commission devait étudier cette question comme matière d'urgence, et je ne vois pas que l'état d'urgence qui a motivé la décision de la Commission en avril 1921, soit disparu.

En attaquant la question des tarifs tels qu'établis, la Commission a tâché de prévoir dans la mesure du possible le mouvement régressif du coût de la main-d'œuvre et des matériaux, mouvement alors en train. Cette question du mouvement régressif du coût nécessitera une étude subséquente.

Cependant pour s'appuyer sur un état d'urgence, il importe de notre que la commission tout en gardant par devers elle la conduite de l'opération, persiste à attendre de plus amples renseignements basés sur la réalité de la limitation des surplus de même que sur la limitation du quotient de la dépréciation. Il est d'avis que la limitation des surplus se justifie par l'existence de conditions d'urgence. Ci-suit la déclaration faite lors de la décision du 1er avril 1921:

> "Les experts diffèrent d'opinions. Tout de même je pense qu'on ne peut éliminer la nécessité d'un surplus quelconque. Toutefois et dans les conditions présentes, quel que puisse être le quotient justifiable des surplus en temps normal, je ne vois pas que le même raisonnement vaille en l'occurrence."

La quotient de la dépréciation repose sur une base d'urgence.

Les données mensuelles qui sont la raison de l'état des affaires de la Compagnie de Téléphone Bell comportent comme facteurs essentiels le double élément des surplus et de la dépréciation, basé sur un état d'urgence. En tant que ce double facteur dépend, comme c'est le cas, de l'initiative de la commission; et d'ici à ce que cette dernière déclare que ce double facteur repose sur un état de choses normal, et non d'urgence, je me demande comment l'on peut arriver à qualifier autrement que d'urgence la situation présente.

On soulève la question de l'exploitation économique de la part de la compagnie en donnant pour raison qu'il se trouve des économies possibles de nature à compenser toute la situation désavantageuse où peut se trouver reléguée la compagnie. Pour ce qui est de la situation d'une compagnie placée sous la juridiction de la commission et qui cherche à majorer son tarif, il va sans dire que, avant d'octroyer une augmentation tarifaire, la commission doit s'assurer que la conduite de l'entreprise se fait sur une base raisonnable et prudente.

Dans ses déclarations relatives à l'affaire réglée le 1er avril 1921, M. Guilfoyle, répondant à une question de M. Phippen, a dit que, au mieux de sa connaissance, l'entreprise paraissait conduite avec autant de sagesse que d'économie dans tous ses détails et que, par ce que l'on pouvait entrevoir à l'examen de la comptabilité, l'honnêteté était à la base des opérations. (Témoignages, vol. 352, pages 1067-68.)

M. Habenah, questionné par M. Osler en ce sens (Témoignage, vol. 351, p. 872):

> "Or donc, j'imagine que vous allez reconnaître que cette entreprise a été conduite de façon économique et sage."

répondit:

> "J'en suis persuadé. A mon sens, il convient de féliciter la compagnie pour la manière dont elle a agi. J'en parle à la louange entière de l'entreprise."

M. Mackenzie, p. 1153, vol. 352 de la preuve, répondant à une question de M. Phippen, a reconnu que le matériel de la Compagnie de Téléphone Bell avait été tenu en excellent état et son crédit de même. A la question spécifique: "La Compagnie de Téléphone Bell a été bien administrée?", il a répondu: "J'ose dire fort bien administrée".

Il s'agit ici des conditions propres à 1921. Depuis lors s'est-il effectué un tel changement dans la conduite des affaires que l'on soit justifiable de prétendre que l'administration a manqué tout à la fois de prudence et de doigté?

Au cours de la discussion, on a dirigé la controverse sur le coût de la main-d'œuvre et la possibilité d'effectuer des économies sur cette rubrique soit en diminuant le nombre des employés, soit en réduisant les salaires. Sans aller plus loin, la chose ayant déjà fait l'objet de développements à l'occasion des deux autres jugements portés, on peut toujours dire qu'un facteur de prime importance et qui se rattache au fardeau de l'augmentation du coût d'exploitation chez la Compagnie de Téléphone Bell, est constitué par l'augmentation des salaires. Dans les vues exprimées devant la commission se rencontre la prétention qu'il serait possible d'effectuer une économie de ce côté. Pour moi, le principal terrain d'attaque en matière des prétendues économies à réaliser, réside dans la question des salaires. On nous a déclaré de la part de la compagnie que depuis septembre il y avait eu diminution de ce côté. Le représentant de la compagnie, personne compétente en la matière, a déclaré que tout espoir d'économie du côté de la réduction du personnel était futile, toute initiative de ce genre devant avoir pour effet de surcharger les épaules du personnel féminin des divers échanges. L'augmentation considérable des salaires, quoique réelle, ne s'est effectuée que gra-

duellement. Et je ne vois rien dans les dépositions faites devant nous qui puisse justifier aucune conclusion à l'effet que les salaires octroyés ont à ce point dépassé toute limite raisonnable que la commission serait justifiable d'en tenir un compte sérieux dans ses décisions en matière de tarif.

Ce que l'on a dit à propos des salaires n'avait qu'une portée absolument générale, somme toute. En repassant à la loupe l'ensemble des déclarations, je ne puis tomber d'accord que l'administration a été à ce point imprévoyante que la commission y trouve des raisons pour en conclure au refus de l'octroi de recettes conformes aux conclusions de la commission insérées par cette dernière dans son jugement.

A chercher maintenant: quel est le statut de la compagnie, du fait de l'échelle tarifaire à elle allouée, restrictions comprises, par rapport aux facteurs déjà exposés? Puis: jusqu'à quel point la situation telle que constatée entre elle en conflit avec les conclusions de la Commission sur les facteurs de recettes considérées comme raisonnables?

Comme le comporte l'exposé des raisons de la conclusion à laquelle en est venu le commissaire Boyce, les recettes pour la période de huit mois imaginées pour un laps de 12 mois avec point de départ identique, donnent, défalcation faite des intérêts, dividendes, excédents, etc., un chiffre rond de $600,000 de déficit. Bien que le sommaire dans sa présentation actuelle ne parle pas de la dépréciation, cette dernière modifiée et limitée, comme on l'a fait voir, constitue un facteur réel en l'occurence.

On dit dans l'exposé des motifs de la conclusion adoptée que les économies effectuées ont commencé à jouer à partir de septembre ou à peu près. Prenant les données allant de septembre à décembre inclus et faisant les déductions telles qu'imaginées pour la période de huit mois, on arriverait à un exercice, imaginé comme couvrant la période dotée des économies ci-haut, déficitaire pour la somme de $589,486.

Peuvent également être acceptées les données relatives aux excédents et à la dépréciation et couvrant le même laps de temps et ce à titre de facteur jouant dans les conjonctures d'urgence. J'adopte cette période pour constituer un exercice imaginaire parce que j'y trouve la partie de l'année où ont joué les économies indiquées. Pour cet exercice ainsi délimité, les recettes constatées sont de $102,380 au-dessous du chiffre des intérêts et dividendes à rencontrer. L'item d'excédent calculé à 2 p. 100 nous donne $487,106. Ce sont ces deux facteurs qui, ajoutés l'un à l'autre, constituent le total soumis. Si l'on calculait l'excédent comme pour des conditions normales, disons sur une base de 4 p. 100 sur le capital, on verrait surgir une autre somme de $487,106. La dépréciation pour septembre à décembre arrive à $775,259, ce qui, reporté sur l'exercice entier, nous amène à $2,325,777.

Le taux des dépréciations de septembre à décembre est porté à une moyenne de 3.6, chiffre qui, en fait, est celui qui joue de juin à décembre. Comme le disait le jugement de 1919, on a pris 5.7 comme tarif d'urgence. M. Hagenah a déclaré ensuite que ce chiffre, en temps normal, constituait un minimum essentiel et que l'idée d'un abaissement plus prononcé du tableau des dépréciations ne pouvait valoir que comme mesure d'urgence. Supposant que, au lieu du quotient d'urgence moyen de 3.8 actuel s'appliquant à l'ensemble de l'installation en activité, le quotient d'urgence de 5.7, adopté tout d'abord pour 1919, soit adopté de nouveau, on en retirerait une augmentation de 50 p. 100 du quotient de dépréciation. Ce qui nous amènerait à un total de $3,488,665. Pour parler sommairement, si l'on admettait de considérer cet excédent comme constituant une imposition normale à affectuer à 4 p. 100 sur le capital, le taux de 5.7 jouant comme quotient normal, il arriverait que les deux item réunis arriveraient à $1,649,994. Ou encore, mettant de côté l'item d'excédent, la dépréciation supplémentaire nous mènerait à $1,162,888.

Je ne vais pas jusqu'à prétendre que ces facteurs devraient entrer en ligne de compte comme constituant les besoins présente de la compagnie. En effet je persiste à croire que les besoins présents de la compagnie ne revêtent qu'un caractère d'urgence et doivent être mesurés, comme tels, par la limitation des excédents et celle du quotient de dépréciation. Cependant si l'on prétend que la période d'urgence est passée, je suis alors d'avis que, comme minimum, il conviendrait d'appliquer le quotient de dépréciation de 5.7 p. 100 pour fins de supplément de recettes, supplément dont on a montré la nécessité.

Mais je répète que je traite la question purement au point de vue de l'urgence au sujet des principes couchés dans la décision de la commission; d'un autre côté, si l'on prend un exercice imaginaire basé sur la période des 8 mois, je dis que la compagnie descendra de $600,000 au-dessous des recettes qui seraient encaissées grâce à la base des facteurs telle qu'acceptée par la Commission; ou encore que si la période de quatre mois allant de septembre à décembre est adoptée pour les raisons déjà mises de l'avant, on se trouvera de quelque $589,000 en déficit sur les recettes que l'on encaisserait grâce à la base des facteurs acceptée par la Commission.

Vu la conclusion adoptée par la majorité, je ne me croirai pas justifiable de formuler d'avis sur la forme ou base que pourrait revêtir la révision tarifaire projetée telle que soumise par la compagnie dans cette requête.

Requête de la Canadian National Millers' Association en vue de la réduction de l'échelle tarifaire d'exportation pour les grains, et requête de la Dominion Millers' Association relativement au régime d'excédent d'imposition au détriment de la farine et au profit du blé d'exportation.

Décision du Commissaire en chef adjoint datée le 6 mars 1922, endossée par le commissaire en chef, le sous-commissaire en chef et les commissaires Rutherford et Lawrence.

Depuis les séances, il a été transmis des déclarations nouvelles par l'intermédiaire du conseil du Pacifique-Canadien, de même que pour le compte de la Canadian National Millers' Association, cette dernière à la date du 1er mars.

A l'audience, la pièce n° 1 a été déposée au rossier par le conseil de la Canadian National Millers' Association. Cette pièce fournit sous une forme sommaire l'échelle tarifaire du Pacifique-Canadien, de Goderich, Ontario, à Montréal, pour le blé et la farine d'exportation ancien-lac. Ce sommaire couvrait la période allant du 1er janvier 1917 au 1er janvier 1922. De même pour les taux à destination de St. John, N.-B.

On attire l'attention sur le fait que, alors que le 1er janvier 1917, l'écart entre les taux du blé et de la farine d'exportation à Montréal, était de 1.67 cents les 100 livres, et à St. John, 1.84 cents au 1er janvier 1922, les écarts respectifs se trouvaient de 7.66 cents et de 7.83 cents les 100 livres.

Le cours du sommaire tabulaire de ces écarts est intéressant. On y trouve quelque vingt-trois indications tarifaires. Pour le cas de Montréal et pour fins d'exportation, l'écart moyen entre ces tarifs a été de 3.04 cents. Facteur important que l'écart de 10.16 cents du fait du régime tarifaire en vigueur au 9 août 1921, pour agir sur la moyenne de cet écart. Bien plus, on peut noter que quinze des écarts cités tombent au-dessous de la moyenne de 3.04 cents. Ces quinze ont un écart moyen de 1.40 cents.

Depuis avril 1921, le cours des écarts a tendu à la hausse. Quant à la période précédente à celle-ci et à laquelle se rapporte la pièce, le cours a monté irrégulièrement, avec hauts et bas.

Pour le cas de St-John, et en matière d'exportation, l'écart moyen entre les données fournies est de 3.69 cents. Ici encore, l'écart au 9 août 1921, à savoir 10.33 cents, constitue un facteur important ayant pour effet d'enlever toute caractéristique à la moyenne.

Quatorze des écarts tombent au-dessous de la moyenne de 3.69. La moyenne de ces quatorze est de 1.89 cents.

Il est possible de retracer ici des irrégularités identiques dans les avances des écarts comme dans le cas des données fournies pour Montréal. En l'occurrence, sans nous occuper des facteurs qui gouvernent ces tarifs, les irrégularités des chiffres eux-mêmes, mesurées en tarifs et en différences de tarifs, sembleraient provenir surtout des deux régimes de taux étrangers à propos de facteurs de contrôle.

Avant la date de l'audience, le secrétaire de la Dominion Millers' Association est intervenu. Son intervention avait trait à la différence constatée entre les taux du blé et de la farine d'exportation, des moulins de l'Ontario et de Québec à West St. John, et les chiffres constatés entre la farine et le blé d'exportation de Fort-William à West St. John.

Un tarif de 35½ cents sur les grains, de Fort-William à West St. John, en vigueur le 1er janvier 1922, a été établi, alors que celui de la farine était de 36½ cents. Quant au tarif du blé expédié de Fort-William et moulu à Montréal, et de la farine expédiée de West St. John, à fins d'exportation, il est marqué à 37½ cents les 100 livres, soit 1 cent les 100 livres (ou les frais d'arrêt) de plus que pour la farine expédiée de Fort-William.

Il est aussi démontré que le tarif en question établit le taux de Goderich et de Port McNicoll à 15.17 cents les 100 livres pour West St. John, à fins d'exportation; alors que le taux pour la farine tirée du même blé et expédiée des mêmes points à West St. John, à fins d'importation, "est de 23 c. les 100 livres moulue à Toronto et à Montréal."

On prétend qu'allouant 1 cent les 100 livres pour frais d'arrêt, on se trouve ainsi à créer une différence (en faveur du blé et aux dépens de la farine tirée de grain ancien-lac) de 6.83 c. les 100 livres, contre 1 cent seulement les 100 livres pour la farine, qu'ont à payer les meuneries de Port-Arthur et de West. Or il a été dressé une requête à l'effet que la Commission ordonne que les chemins de fer ne puissent charger un écart de taux plus grand entre le blé et la farine moulue ancien-lac que celui qui existe entre la farine et le blé expédiés de Port-Arthur et moulus à cet endroit et à l'ouest de ce point.

Une ordonnance de la Commission portant le n° 586, en date du 25 juillet 1905 et traitant d'une réclamation relative aux taux imposés sur la farine et les autres produits tirés des grains, a établi la base des taux d'exportation en provenance des points de l'Ontario, taux que l'on prétendait être en lutte avec les taux des Etats-Unis. Pour ce faire, elle a recouru à la création de groupes donnant naissance à des taux dont la détermination reposait sur des pourcentages du tarif Chicago-New-York, avec certaines restrictions spéciales pour le tarif d'exportation à Montréal, Goderich, Midland, etc., furent placés au sein du groupe des 78 p. 100 avec instruction d'établir la même base au trafic provenant de ces points.

Les taux sur les grains ancien-lac et les produits tirés de ces grains n'ont cependant reçu de cette ordonnance aucun régime; ils restent ouverts à la concurence américaine. Or la comparaison entre les taux pour les ports de la Baie peut parfaitement s'établir avec les taux en vigueur à partir de Détroit, Mich., qui est sensiblement le même territoire et appartient au groupe des 78 p. 100.

Le tarif sur la farine venue des ports de la Baie (mouture de 1 cent comprise) était, avant le 25 avril 1918, de 14c. les 100 livres.

Le 25 juin 1918, les chemins de fer des Etats-Unis furent autorisés à augmenter leurs taux de 25 p. 100; et les taux, de Détroit, pour la farine ancien-lac

et pour la farine tirée des grains ancien-lac et dérigée sur New-York pour fins d'exportation, furent à cette date portés à 17½ c. les 100 livres.

A la même date, les taux des ports de la Baie furent portés à 16½ c., et au 26 août 1918, à 17½ c. à Montréal; ce qui fait que, à cette dernière date, les taux se trouvaient égaux à ceux mis en vigueur pour la marchandise en provenance de Détroit. Ces taux restèrent en vigueur, en provenance et de Détroit et des ports de la Baie, jusqu'au 26 août 1920, alors que les chemins de fer des Etats-Unis furent autorisés à effectuer une majoration de 40 p. 100, les taux d'exportation Détroit-New-York obtenant une avance atteignant 24½ c. les 100 livres.

Le 27 août 1920, le lendemain, les taux, des ports de la Baie à Montréal à fins d'exportation, furent portés à 20½ c., et le tarif P.C., C.C.C.F., n° E-3747, autorisant ces taux, donne comme source d'autorité l'ordonnance générale n° 304. Cette même ordonnance a permis la même avance des taux d'exportation, du Canada, que celle qui fut effectuée pour les blés et farine en provenance du territoire de concurrence américain.

Les chemins de fer canadiens n'ont pas alors pleinement profité de l'ordonnance générale n° 304 qui autorisait une avance de 40 p. 100, mais le 23 octobre 1920, grâce au supplément n° 24 au tarif du P.C., C.C.C.F., E-3747, les taux furent portés à 24½ c., soit la même chose qu'à partir de Détroit. Ce supplément citait comme autorité l'ordonnance générale n° 308, mais cette indication était certainement incorrecte vu que cette ordonnance 308 n'avait trait qu'aux affaires domestiques.

Le 23 septembre 1921, les taux pour la farine ancien-lac et la farine tirée des grains ancien-lac, de Détroit à New-York, à fins d'exportation, furent réduits à 19½ cents les 100 livres en vertu du supplément 29 au tarif W. J. Kellly, C.C.C.F. 659, et le 15 octobre 1921, par le tarif W. J. Kelly, C.C.C.F. 742 la farine de blé fut réduite à 18½ cents.

Ce tarif, de Détroit, doit être considéré comme concurrentiel car le tarif des ports de la Baie resta le même du 26 août 1918 au 27 août 1920, et du 23 octobre 1920 au 3 septembre 1921. A partir de cette dernière date cependant, la concurrence fut ignorée de la part des chemins de fer canadiens.

La question de concurrence par eau considérée comme constituant un facteur dont les effets pesaient sur la situation telle qu'exposée par les présentes, fut portée devant la Commission de bonne heure, lors de la décision de la Commission datée du 29 février 1908 et à propos de la réclamation de la Compagnie Ogilvie Flour Mills (Minoterie Ogilvie), (dossier 5195, cas 1819). Dans le rapport de l'officier en chef du trafic de la Commission, rapport adopté comme constituant la décision de la Commission en l'espèce, on attira l'attention sur le fait que le taux ferroviaire le plus élevé que l'on pût obtenir, des ports de la Baie Georgienne aux ports du Lac Huron jusqu'à Montréal, pour le blé d'exportation, était régi par le régime tarifaire en vigueur de Buffalo à New-York à l'époque, lequel est à son tour régi par la concurrence sur le canal Erié.

Autre facteur gouvernant le tarif du blé: la concurrence avec les lignes fluviales à ports d'arrivée à Montréal ou à Buffalo. La farine tirée du blé ancien-lac prend nécessairement le rail sur tout son parcours, ce qui lui évite semblable concurrence.

Bien que, au cours de l'an dernier, et vu les conditions quelque peu anormales, il se soit produit une hausse dans la direction Montréal, ce qui représente un tonnage enlevé de la direction Buffalo, la situation générale reste qu'il existe un facteur important de concurrence par voie de Buffalo. Le conseil parlant au nom des requérants, le reconnaît dans la présentation de la requête. On a fait allusion (témoignage, vol. 383, p. 589) à ce qu'il se faisait un mouvement assez considérable du blé canadien en provenance de Buffalo. On a déclaré alors que le Gouvernement des Etats-Unis autorisait l'exportation d'une quantité égale en

livres, pourvu qu'elle empruntât la forme de blé. Or, on prétendit que le résultat en était que le blé canadien, devenu farine aux Etats-Unis, se trouve à fournir, franc de port aux Etats-Unis, son et gru. Le tarif imposé à la farine en provenance de Buffalo et à fins d'exportation, a été donné comme étant de 16 cents à valoir du 1er janvier 1922. Il a été soumis des pièces justificatives à l'effet de montrer que le tarif de 16 cents en question avait été doté d'une période de prolongement en vue de couvrir les expéditions effectuées jusqu'à la date du 22 juin 1922 inclusivement.

Faisant suite aux déclarations du conseil que nous venons de montrer sous forme abrégée, ce dernier a déclaré au nom des requérants, page 590:—

> "Il suit que le résultat de tout cela est que le même blé, absolument, que nos moulins désirent moudre au Canada et expédier sous forme de farine en Europe, prend la direction de Buffalo pour y être moulu et réexpédié de là aux rives de l'Atlantique et en territoire américain sous un régime de préférence de 6 cents sur la farine canadienne."

La concurrence par voie de Buffalo a également été remise sur le tapis par le conseil de requérants, page 593. Toutefois, répondant à une question à savoir si le tarif concurrentiel par voie de Buffalo constituait le critérium du tarif raisonnablement imposable au Canada, le conseil a déclaré, pages 593 et 594: "Non", ajoutant que le critérium était constitué par le tarif canadien sur le blé. En même temps, il prétendit qu'il existait un état de choses octroyant au meunier américain un avantage de six cents sur le canadien dans la manutention du blé canadien par voie de Buffalo.

Tel que présenté, le cas montre bien l'importance d'une route concurrentielle par voie de Buffalo. Les requérants demandent qu'une ordonnance soit émise à l'effet que, lors de l'avancement des taux de fret ou de la réduction des taux sur les grains, les mêmes taux vaillent pour les produits de ces denrées, ce en vue de faire disparaître la discrimination que l'on prétend constater. Il ne me semble pas que cette façon de raisonner soit admissible à moins que les facteurs constitutif des taux qui atteignent ces deux produits soient substantiellement identiques.

Comme preuve du désavantage que l'on prétend voir retomber sur le meunier canadien, on affirme que l'écart actuel des taux facilite le mouvement des grains vers les ports anglais où on le tourne en farine, état de choses qui est tout au désavantage du meunier canadien disposé à faire de l'expédition.

Bien qu'il puisse être avantageux, au point de vue principe commercial, d'exporter le produit sous forme moulu au lieu de le faire sous forme de grain non moulu, la Commission doit voir à aborder la question non pas sous un angle de principe commercial mais bien sous un angle tarifaire. De plus, il lui faut établir si les arrangements actuels tarifaires comportent une situation de fait partiale et si le tarif en cause est esssentiellement irraisonnable.

Je vois, quant à moi, trois questions en jeu:

(1) Le tarif par voie de Buffalo doit-il être comme repère pour découvrir ce que doit être le tarif d'exportation à West St. John?

(2) Cet état de choses concurrentiel constitue-t-il de fait un modérateur du tarif des grains?

(3) Dans l'affirmative, le tarif de la farine, aux fins d'exportation par voie de West St. John, dans sa teneur actuelle, est-il irraisonnable en soi?

Pour passer tout d'abord à la question des taux par voie de Buffalo, on a déjà dit que le conseil des requérants a établi que ces taux ne pouvaient passer à ses yeux comme constituant une commune mesure de ce que devraient être les taux au Canada (témoignages, vol. 383, pages 593-594). S'il importe de ne pas considérer le tarif en vigueur par voie de Buffalo comme constituant la mesure d'une échelle raisonnable de taux applicable au Canada, alors il arrive

que l'idée de l'adaptation du tarif canadien en vue de faire face à cette concurrence tombe de soi-même et ne mérite pas qu'on s'y arrête plus longtemps.

L'essence du débat apparaît succinctement dans les paroles du général Labelle:

> "Nous ne demandons pas de réduction sur ce blé car nous savons parfaitement qu'elle est impossible... Nous savons qu'on a établi un tarif sur le blé, vu l'obligation où l'on se trouvait de faire face à certain état de choses dans des conditions concurrentielles avec d'autres chemins de fer, mais nous prétendons que là où il faut faire face à cette situation il importe de faire entrer la farine en jeu tout autant que le blé. Si, en vue de faire sortir le blé du pays pour le diriger sur l'étranger, on est prêt à accepter un certain régime tarifaire, il convient alors de soumettre la farine au même régime en vue de faire face à la concurrence de l'autre côté."

En d'autres termes, il est reconnu que dans le cas du blé il existe certaines conditions concurrentielles qu'il faut être prêt à affronter. Je suis d'avis que le témoin, en professant que la farine devrait être mise sur le même pied, pense surtout à son entreprise personnelle et non à la question de savoir si ces deux denrées sont soumises aux mêmes conditions concurrentielles.

Je me rends compte qu'il existe certaines conditions concurrentielles actuellement pour le compte du blé, qui ne sont pas applicables à la farine, et que l'écart indiqué ne prouve nullement qu'il existe une préférence indue en faveur du blé ou un traitement partial au détriment de la farine à propos du mouvement d'exportation en cause.

Le sens d'un taux de 16 cents pour la farine, à partir de Buffalo, est, au dire des conseils des requérants, d'ores et déjà établi. M. Lahey a dit dans son témoignage que le taux pour le blé, dans la dernière saison, a été de 15.17 cents contre 16 pour la farine. Pour le trajet de 396 milles sur le New York Central, le tarif à la tonne-mille est de 7.3 milles. Alors que pour le trajet de 396 milles que comporte la ligne courte, de Buffalo à Hoboken, le taux par tonne-mille est de 8.08 milles.

Il est vrai de dire que, de Montréal à West St. John, il ne se trouve qu'un écart d'un cent sur le résultat de l'application de la base d'exportation; on pourrait donc prétendre que le tarif engendré par deux facteurs, dont l'un relatif à la distance, l'autre à un régime général, ne peut être coté à la tonne-mille là où la distance entre comme facteur essentiel. Toutefois pour encaisser le tarif il faut bien effectuer le transport de la marchandise sur tout le trajet sans se demander le comment de la combinaison du tarif. C'est pourquoi je suis d'avis qu'il est juste d'établir la comparaison en se basant sur la distance totale.

La distance moyenne, entre les ports de la Baie et West St. John, est de 894 milles. Le tarif actuel pour les grains est de 15.17 cents. Ce qui donne un taux, par tonne-mille à West St. John, de 3.39 milles. Le taux de 23 cents pour la farine à West St. John (comme le montre la pièce n° 1) comprend une imposition d'une cent pour arrêt. Ce taux de 23 cents pour la farine donne un tarif de 5.14 milles par tonne-mille. Mais il conviendrait de déduire l'arrêt pour obtenir le taux net pour la farine. Si nous calculons sur cette base la moyenne de trajet en milles comme ci-haut, on en arrive à 4.92 milles par tonne et par mille.

M. Lahey, de la Quaker Oats Company, qui a parlé en faveur de la requête, a déclaré:

> "Je puis dire en toute franchise que je ne puis arrriver à voir comment on peut appeler élevé un tarif quelconque ou un système tarifaire qui réussit finalement à donner le jour à un tarif pas plus élevé ou n'offrant pas de meilleur rendement qu'un demi-cent par tonne."

Pourtant il n'est que juste de dire que le témoin a qualifié cette déclaration de portée générale comme ne valant que pour la question de distinction.

La Commission, en considérant la question d'absorption des frais terminaux, dans l'affaire de la *Montreal Produce Merchants' Association* contre G. T. & P. C., 9, affaire de C. F., 232, a reconnu, page 237, l'effet de l'absorption des frais terminaux par les recettes nettes des compagnies de chemins de fer. Il est opportun de tenir compte de cet item dans l'affaire présente.

Bien que West St. John soit le pivot de la présente requête, on peut tout de même jeter un coup d'œil sur la situation à Montréal.

A Montréal, au cours de la saison d'exportation par eau, le chemin de fer absorbe, pour la farine, un droit terminal de 4 cents par 100 livres. Ce droit couvre: aiguillage, quais, surveillance des quais, enfin déchargement au bassin, pour le blé, le droit terminal est de 1 cent par boisseau. Cela couvre les frais d'élévateurs et divers autres frais imposés par les commissaires des ports. Il est vrai de dire que les transporteurs sur rails absorbent les six dixièmes d'un cent par boisseau, le restant allant aux transporteurs par eau. Cet état de choses est, dit-on, imposé au chemin de fer par l'attitude des transporteurs par eau. Ce qui revient à compter l'absorption d'un cent par 100 livres par le chemin de fer. En outre, les frais d'aiguillage de $3 par wagon pour le blé sont absorbés. Ce qui revient à trois dixièmes d'un cent par 100 livres. Pour les données présentes, le tarif de la farine, en déduisant l'absorption et l'arrêt, donne un tarif net de 17 cents; alors que pour le blé le tarif net est de 13.04 cents. L'écart est donc de 3.96 cents.

A West St. John, il existe un droit terminal de 2½ cents par 100 livres pour la farine, alors que le blé échappe à l'absorption. Cet état de choses laisse pour la farine des recettes de 20½, en face d'un tarif de 15.17 cents pour le blé, soit un écart de 5.33 cents par 100 livres. En déduisant, comme auparavant, les frais d'arrêt, le résultat net (les deux déductions effectuées) arrive à 19.5 cents. Cela pour les recettes par tonne-mille de 4.36 milles.

Il a été affirmé par le conseil des requérants que " la comparaison du tarif de 22 cents avec le tarif domestique de 19½ cents montre bien son caractère excessif." Les taux en question sont à destination de Montréal. Il importe de se souvenir que le tarif de 19½ cents a été obtenu par une réduction de 10 p. 100 conformément à l'ordonnance générale n° 350.

En vertu de l'ordonnance générale n° 304, entrée en vigueur le 26 août 1920, et en vue de maintenir la parité entre les ports américains et canadiens de l'Atlantique, on a autorisé les mêmes augmentations en matière de tarifs spéciaux pour le fret destiné à Montréal, Québec, St. John, West St. John et Halifax, à fins d'exportation, conformément à l'ordonnance de la Commission de Commerce entre Etats entrant en vigueur à la même date.

Les stipulations de l'ordonnance générale n° 350, qui comportaient des réductions pour le territoire à l'est de Fort-William et de Port-Arthur sur une base de 25 cents sur ceux entrés en vigueur le 13 septembre 1920, ne valait pas pour les taux d'exportation mais s'appliquant uniquement aux taux domestiques.

Toutefois le tarif de 22 cents maintenant appliqué en destination de Montréal et entré en vigueur le 18 octobre 1921, est 125 p. 100 du tarif antécédent au 27 août 1920; date à laquelle l'augmentation faite en vertu de l'ordonnance générale n° 304 est devenue opérante.

En établissant la comparaison entre le tarif domestique à celui d'exportation, les facteurs d'absorption, qui sont raison du dernier, alors que le premier en est indemne, ne doivent pas passer inaperçus. Alors que la différence dans la base des taux pour le trafic en question est d'un cent par 100 livres entre Montréal et St. John, le fait demeure que, du 27 août 1920 au 13 septembre 1920, le taux de Montréal pour la farine d'exportation a été de 20½ cents contre 26 cents à partir de St. John (voir pièce n° 1). Cet écart vient de ce que le taux de St.

John avait été amené au niveau de la base du taux d'exportation des Etats-Unis, alors que dans le cas de Montréal, le taux, en attendant l'émission de l'ordonnance générale n° 308, a été maintenu peu élevé du fait du taux domestique additionné des frais ordinaires absorbés par le taux d'exportation. La citation de l'extrait suivant d'une communication mise au dossier et émanée de l'agent général du fret étranger du Pacifique-Canadien est significative:

> "En vertu d'une ordonnance de l'I.C.C., les taux, "à et à l'est" de Buffalo à New-York, à fins d'exportation, ont été majorés à compter du 26 août 1920, alors qu'entre les points canadiens une avance équivalente a été retardée jusqu'au 13 septembre 1920. Dans l'intervalle, nous avons publié, à valoir des ports de la Baie à Montréal, un tarif domestique de 15½ cents, additionné de 4 cents, droit terminal, avec, en sus, un droit d'arrêt d'un cent par 100 livres, soit un total de 20½ cents par 100 livres.
>
> " Conformément à l'ordonnance générale n° 308 de la Commission des chemins de fer pour le Canada, on nous a octroyé le droit de majorer nos prix de 40 p. 100. Avec une augmentation du taux domestique, cette mesure nous permettait d'augmenter notre tarif, des ports de la Baie à Montréal, dans toute la mesure de l'avance effectuée pour le taux de Buffalo à New-York."

Je suis d'avis que le taux présent sur la farine à West St. John ne manque pas de raison d'être.

La concurrence sur le blé à partir des ports de la baie Georgienne s'applique dans le cas de la Dominion Millers' Association comme dans le cas de la Canadian National Millers' Association. Le mouvement à partir de Fort-William est entièrement par voie ferrée. Le blé ne prend pas cette route en été alors que la route par eau est disponible. D'après la mise au point faite par M. Watts au cours d'une déclaration explicative, la farine et le blé transportés de Fort-William sont exactement sur le même pied, la différence dans le taux étant causée par le minotage en transit.

Si l'on accepte cette méthode de traiter le sujet, alors il faudrait défalquer des taux demandés sur le blé moulu en transit aux minoteries de l'est, le montant des frais de transit. Autrement, les frais respectifs ne seraient pas établis sur une base comparable.

Si l'on accepte, selon les termes de l'explication donnée par M. Watts que la farine et le blé sont sur le même pied à Fort-William, ceci voudrait dire que sur un parcours entièrement par voie ferrée ils étaient sur la même base de parité pour l'obtention de laquelle les postulants sont entrés en lutte. La disparité qui existe et sur laquelle les exemples donnés par M. Watts attirent encore notre attention, n'est qu'une illustration de plus de l'effet de la concurrence exercée par les navires dans le mouvement du blé par les ports de la Baie, et elle ne constitue pas, d'après les témoignages que nous avons entendus une distinction injuste contre la farine.

Bien que d'après les témoignages et pour les raisons données, la Commission ne soit pas justifiée d'enjoindre que le taux actuel sur la farine transportée à Saint-Jean ouest soit réduit, on peut remarquer que durant l'audience les chemins de fer ont laissé entendre fortement, que coïncidant avec l'ouverture de la navigation à Montréal, le taux actuel de 22 c. sur la farine, ce qui comprend l'escale, serait réduit à 19½ c. En retranchant 1 c. pour l'escale, cela donnerait un taux net de 18½ c. On a déjà démontré que l'absorption des frais de têtes-de-ligne à Montréal s'élève à 4 c. par 100 livres. Cela donnerait des gains de 14½ c. par 100 livres sur la farine au lieu de 14.34 c. sur le blé comme actuellement. Afin que la comparaison soit exacte, il faut défalquer du taux actuel sur le blé les absorptions s'élevant à 1.3 c. par 100 livres déjà mentionnées, donnant ainsi des gains de 13.04 c. contre 14½ c. ou une différence de 1.46 c.

DEMANDE FAITE PAR LES CHEMINS DE FER C.-N., AU SUJET DE L'INSTALLATION DE BARRIÈRES AU CHEMIN BAY BRIDGE À BELLEVILLE, ONT.

Jugement rendu par le commissaire Boyce, daté du 17 mars 1922, approuvé par le commissaire adjoint.

En vertu de l'ordonnance n° 25932, datée du 10 mars 1917, et à cause d'un accident fatal à ce passage à niveau (alors protégé par des sonneries automatiques, sur les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian Northern, installées en 1912) ; cet accident ayant eu lieu le 4 novembre 1916, dans lequel un nommé Richard Oliver, de Mountain View, Ontario, a été tué par un train de voyageur du Pacifique-Canadien à destination de l'est. Après une audience à Ottawa, le 6 mars 1917, il a été ordonné de protéger ce passage à niveau au moyen de barrières devant fermer l'accès aux voies du Canadian Northern et du Pacifique-Canadien, qui sont parallèles à cet endroit. Les barrières devant fonctionner le jour et la nuit, les frais d'installation et d'entretien devant être défrayés également par les deux chemins de fer. En vertu d'une ordonnance subséquente n° 26300, datée du 30 juin 1917, il était ordonné que les barrières fussent installées pour le 31 août 1917.

Les barrières qui ont fait le sujet de deux ordonnances n'ont pas été installées, la difficulté—la presque impossibilité d'obtenir les matériaux nécessaires pour leur construction et leur installation pendant les années de guerre ayant été représentée, à différentes occasions à la Commission, comme étant une raison d'accorder une extension de temps aux chemins de fer, afin qu'ils se conforment aux ordonnances enjoignant la protection au moyen de barrières, prescrites par la Commission.

Les demandes pour des extensions de temps ont été dans chaque cas établies à la satisfaction de la Commission et la protection au moyen de gardiens de jour et de nuit a été maintenue.

On n'a signalé aucun autre accident à ce passage à niveau depuis celui du 4 novembre 1916, mentionné ci-dessus.

Les chemins de fer intéressés adressent maintenant une demande conjointe à la Commission afin d'être relevés de l'ordonnance exigeant la protection au moyen de barrières, et de remplacer la protection automatique par des sonneries lumineuses automatiques doubles et des signaux wig-wag—attachés aux voies de chaque chemin de fer dans les deux directions—chaque voie ferrée faisant fonctionner une sonnerie et un signal wig-wag de chaque côté du passage à niveau, chacun desquels est attaché à la voie ferrée qu'il doit protéger à l'est et à l'ouest. L'approche d'un train venant d'une direction ou de l'autre sur ce chemin de fer est signalée par la sonnerie et par la mise en branle d'un disque rouge. La Commission doit maintenant considérer cette demande.

Le passage à niveau en question est l'intersection du chemin Bay Shore (ou Bay Bridge) avec les voies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian Northern, ayant deux voies simples parallèles (l'une sur chaque chemin de fer) à une distance de 15 pieds l'une de l'autre. Le chemin s'approche des voies, venant du sud et en faisant un angle avec elles. Les distances à laquelle on peut apercevoir des trains se dirigeant vers l'est, les voitures se dirigeant vers le passage à niveau, venant du sud-est sont à 150 pieds du passage à niveau un quart de mille; à 106 pieds de celui-ci la distance est la même.

Dans le cas du trafic venant du nord, à 150 pieds du passage à niveau, on peut voir les trains se dirigeant vers l'est à 750 pieds; à 100 pieds, à une distance de 1,175 pieds.

Dans le cas du trafic venant du nord, à 150 pieds du passage à niveau on peut apercevoir les trains se dirigeant vers l'ouest, à 1,250 pieds; à 100 pieds, à une distance de 900 pieds.

Les personnes venant du sud se dirigeant vers le passage à niveau, voient à 150 pieds de celui-ci les trains à une distance de 1,025 pieds; à 100 pieds elles les voient à 925 pieds. La courbure dans la voie empêche la vue dans une certaine mesure lorsqu'on vient du nord; et, en venant du sud, de laquelle direction la circulation est importante, la vue que l'on a des trains se dirigeant vers l'est, bien qu'elle ne soit pas interrompue, est diminuée par suite de l'angle que font les voies ferrées et l'abord du chemin de Bay Bridge afin de faire l'intersection au passage à niveau en question. Il faut seulement que ceux qui passent par ce chemin regardent attentivement du côté gauche et par dessus leurs épaules à mesure qu'ils se rapprochent du passage à niveau—afin d'apercevoir les trains se dirigeant vers l'est, qui tournent la courbe à la station de pompes, à environ un quart de mille, et la vue des trains se dirigeant vers l'ouest est interrompue, bien que légèrement, par une maison de brique située à un certaine distance du grand chemin, et proche de la courbe que font les voies au sortir de Belleville. Somme toute, et ayant soigneusement examiné les lieux en compagnie du commissaire en chef adjoint, je suis d'avis que la vue des trains n'est pas assez barrée aux personnes venant d'une direction ou de l'autre pour rendre ce passage à niveau très dangereux—en faisant usage d'un jugement ordinaire et en prenant des précautions ordinaires afin d'éviter le danger—les sens de la vue et de l'ouïe étant aux aguets afin de tenir compte des signaux donnés par les trains qui s'approchent. Si les automobilistes s'approchent de ce passage à niveau à grande vitesse, les rideaux de leurs machines étant baissées, ils courent à leur perte—pas parce que ce passage à niveau est dangereux par lui-même, ou ses abords—mais par leur négligence à observer des précautions convenables dans un endroit qui peut être dangereux, si on fait fi de ces précautions. On peut dire la même chose de n'importe quel passage à niveau.

Il n'y a pas de doute que le roulage sur le chemin de Bay Bridge est très intense. C'est la seule artère de communication entre le comté Prince-Edward et Belleville, et de cette ville à cette partie du pays. Les deux chemins de fer ont soumis des rapports du roulage sur le grand chemin. On peut les analyser et les résumer comme suit:

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN

Rapport du trafic sur le grand chemin pendant les 48 heures, se terminant le 31 août 1921

Piétons	567	Moyenne par heure	12
Véhicules (voitures), 790, autos, 1,431, bicyclettes, 259	2,480	" "	52
Trains, de voyageurs, 21, de fret, 38	59	" "	1·22
Pas de train pendant douze heures			
Piétons	169	Moyenne par heure	14
Véhicules	771	" "	64
Restant—alors qu'il y avait du trafic, 36 heures			
Piétons	348	Moyenne par heure	11·05
Véhicules	1,709	" "	47·47
Trains	59	" "	1·63

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN

Rapport pour les 48 heures se terminant le 30 juin 1921

Piétons	395	Moyenne par heure	8·23
Véhicules	1,006	" "	20·95
Trains	44	" "	·91
Pas de trains pendant 10 heures			
Piétons	40	Moyenne par heure	4
Véhicules	140	" "	14

Alors que les trains circulaient, mais qu'il n'est passé ni piétons ni véhicules—5 heures.
Alors que les trains circulaient, mais qu'il n'est pas passé de piétons—9 heures.
Alors que les trains circulaient, mais qu'il n'est pas passé de véhicules, 5 heures.

Restant du roulage—38 heures—pendant lesquelles il est passé des trains, des piétons ou des véhicules, ou ces deux derniers

Piétons	355	Moyenne par heure	11·57
Véhicules	866	" "	22·78
Trains	44	" "	1·15

La différence accusée par les deux chemins de fer—en ce qui a trait au roulage pour le grand chemin passant sur le même passage à niveau est prononcée: Le roulage le plus considérable—celui accusé par le National-Canadien —a passé une partie du lundi, toute la journée du mardi, et une partie du mercredi, les 1, 2 et 3 août, tandis que le roulage bien moins considérable accusé par le Pacifique-Canadien est pour une partie du mardi, toute la journée du mercredi, et une partie du jeudi, les 28, 29 et 30 juin. Quelle que soit la raison qui explique la différence, la manière dont la National-Canadien a calculé la circulation sur le grand chemin devrait être considérée comme étant la circulation normale sur une grande route, afin d'estimer la sûreté que présente le passage à niveau, et ce qui y constituerait une protection suffisante. Le trafic-trains dont il faut tenir compte doit être la somme de celui des deux chemins de fer, et l'analyse serait donc approximativement:

POUR LES DEUX CHEMINS DE FER

Piétons	567	Moyenne par heure			12
Véhicules	2,460	"	"		52
Trains	103	"	"		2·14

Je n'ai pas dans cette analyse tenu compte des heures pendant lesquelles il ne circule pas de trains, mais j'ai réparti l'évaluation du trafic de grand chemin sur toute la période des quarante-huit heures, comme dans le cas de tout le trafic-trains passant sur le passage à niveau. Le résultat indique un trafic important—bien qu'il ne soit pas anormal—et en ayant égard aux facteurs des abords et de l'absence presque complète d'obstacles à la vue.

Le fait qu'on n'a signalé qu'un seul accident pendant une décade confirme cet énoncé—le roulage, bien que s'étant accru avec l'emploi des automobiles, ayant été important pendant cette période.

Ceux qui représentaient la Belleville Chamber of Commerce ainsi que le township d'Ameliasburg ont insisté fortement pour obtenir l'installation de barrières comme étant la meilleure protection à ce passage à niveau. Animé d'un zèle tout à fait naturel afin de prévenir la répétition d'un autre accident lamentable, tel que celui qui est arrivé en novembre 1916, au cours duquel M. Oliver a perdu la vie, l'avocat-conseil a recommandé que tous les appareils de protection—barrières, gardiens et signaux mécaniques devaient être installés. Je comprends très bien le point de vue qui a amené cette prétention, comme je n'ai aucun doute, que l'avocat-conseil comprend aussi que ce passage à niveau étant un entre plusieurs centaines que les mêmes chemins de fer ont à protéger, la question du coût est un facteur qu'il ne faut pas perdre de vue, quand il faut décider dans chaque cas, quelle est la meilleure protection contre les dangers propres à chaque passage à niveau. Le public a un devoir important à remplir en ce qui concerne les précautions élémentaires à prendre dans les endroits dangereux. Le voyageur sur les routes—qui n'est ni aveugle ni myope, non plus que sourd, se rend bien compte des dangers inhérents à chaque passage à niveau. Ces passages à niveau sont protégés le plus possible par des signaux tels qui frapperont le mieux les sens de la vue et de l'ouïe, et qui mettront les gens sur leur garde, afin d'éviter un danger imminent. Ayant ainsi fait appel à l'instinct de la conservation de soi-même chez le voyageur et l'ayant éveillé, on peut ainsi éviter en toute sûreté le risque en prenant les précautions recommandées par le signal. Si on fait appel amplement et vigoureusement à ces sens de la vue et de l'ouïe, et que le voyageur ne prend pas les précautions recommandées, alors il y échec de l'élément humain, non pas en ce qui concerne la protection au passage à niveau, mais dans le cas du voyageur qui s'approche, et s'il survient une catastrophe—elle est imputable à la négligence dont il a fait preuve en ne profitant pas des moyens de sûreté mis à sa disposition—à moins qu'il n'y ait

négligence de fonctionnement des appareils ferroviaires contribuant par ailleurs à un désastre et annihilant les précautions ainsi demandées.

La protection au moyen de barrières est destinée à empêcher l'accès temporaire à la voie du chemin de fer, du grand chemin lorsqu'un train passe.

Sauf pendant le jour (et la nuit au moyen d'une lumière fixe), cette forme de protection ne s'adresse pas aux sens de la vision et de l'ouïe. On a eu connaissance que des automobilistes téméraires et impatients ont conduit leurs machines à travers les barrières dans leur hâte de passer avant un train à leur proximité, ou afin d'éviter le retard en étant retenus alors qu'un train passait, s'offensant de l'obstacle physique placé devant eux. La forme réglementaire de barrière étant de construction légère, rend possible ces risques. Semblablement, des piétons rampent sous les barrières et il en est résulté par là des accidents fatals. De sorte que bien que les barrières soient à un certain point de vue la meilleure forme de protection, on peut difficilement dire, je crois, à la lumière de la mise en usage d'autres appareils de protection, qu'elles constituent la meilleure protection dans chaque cas, dans le sens que tout autre appareil ne protège pas assez, ou convient moins bien aux conditions contre lesquelles il faut se protéger.

Pendant les années de guerre les frais entraînées par les matériaux et la main-d'œuvre inhérents à l'installation des barrières ont augmenté le coût de ce genre de protection d'à peu près 100 p. 100. Les frais de maintien ont subi un accroissement à peu près identique, de sorte que le coût de l'installation est d'actuellement environ $4,000 et les frais de maintien s'élèvent à $4,000 par année. Le coût de protection au moyen de gardiens de jour et de nuit s'élève à environ $5,000 par année. Ce que la Commission veut obtenir relativement à toutes les demandes de ce genre, c'est la plus grande protection qui convient aux conditions propres à chaque cas, en tenant bien compte de la nécessité de réduire les frais à leur minimum. Ces frais doivent souvent être défrayés par les municipalités aussi bien que par les chemins de fer.

Le passage à niveau en question est actuellement protégé au moyen de gardiens de jour et de nuit, et en apparence, cette forme de protection a été satisfaisante. Il en a toujours été ainsi depuis l'accident de novembre 1916, et il n'y a pas eu d'accident depuis.

Le maire de Belleville a soumis une suggestion, comme quoi ce passage à niveau devrait être fermé par le détournement du chemin Bay Bridge à la rue Water, et en le faisant passer au-dessous des voies par un passage souterrain. Cette suggestion a été l'objet d'une considération attentive par l'ingénieur de la Commission. Il a fait des recherches complètes à ce sujet et en a fait l'objet d'un rapport. Le passage souterrain impliquerait le soulèvement des ponts des deux chemins de fer au-dessus de la rivière Moira de 3½ pieds, et le soulèvement des voies sur une distance de 3,600 pieds. Les dépenses qu'entraîneraient ces travaux seraient énormes s'ils étaient autrement praticables, mais un profil tracé par l'ingénieur de la cité indique que dans un passage souterrain d'une hauteur de 11 pieds 6 pouces, il y aurait dans les crues 2 pieds d'eau dans ce souterrain — l'eau haute moyenne étant le fond du passage souterrain et il n'y aurait pas de drainage. Si la hauteur était de 14 pieds au lieu de 11 pieds 6 pouces, ce qui serait peut-être nécessaire pour permettre le passage des charges de foin, etc., la grande route serait sous trois pieds d'eau à la plus haute crue, et à un pied sous l'eau en tout temps de l'étiage moyen. Si les voies n'étaient pas soulevées, dans le cas d'un passage souterrain de 12 pieds, à la plus haute crue enregistrée il y aurait 6 pieds d'eau dans le passage souterrain, et à une crue moyenne, il y aurait 4 pieds d'eau dans ce passage. Si le passage souterrain avait une hauteur de 14 pieds, laquelle serait désirable pour le genre de roulage passant sur ce chemin, et que les voies n'étaient pas soulevées, la plus grande profondeur d'eau dans le passage souterrain serait de 7½ pieds au-dessus du fond de passage, et

pour une crue moyenne, elle serait de 6 pieds, ce qui fait que la proposition est complètement impraticable. Il faut donc étudier la question de la protection pour l'emplacement actuel du passage à niveau.

Ce que l'on demande maintenant c'est d'autoriser comme moyens de protection des gardiens mécaniques—c'est-à-dire des sonneries automatiques et des signaux wig-wag, au lieu des barrières et des hommes qui gardent maintenant le passage à niveau jour et nuit. Comme je l'ai dit — la question en est toute une de protection suffisante. Si, dans les circonstances, la substitution de la forme de protection demandée par les chemins de fer donnera une protection suffisante, et à des frais grandement réduits, cette substitution devrait être faite.

La supériorité que je vois à la forme de protection que l'on essaye de substituer et de faire approuver, réside dans le fait que son mécanisme est toujours en éveil et fonctionne chaque fois qu'un train à toute heure du jour et de la nuit, entre dans l'étendue de voie, liée à l'une ou l'autre des sonneries sur chaque voie ferrée. En éliminant la considération, l'éventualité de la faillite possible de l'élément humain dans la protection donnée par les hommes, le jour et la nuit, par la maladie, le sommeil, ou toute autre cause inévitable et imprévisible inhérente à la nature humaine, (bien que l'on tienne compte de leur importance comme en font souvent foi les dossiers de la Commission relatifs aux accidents survenus aux passages à niveau protégés par des gardiens), j'appuierais fortement sur ce qui m'est arrivé alors que je faisais l'inspection et que j'interviewais le gardien alors de service. Sa vue est limitée par la courbure de la voie—souvent par le brouillard ou les tempêtes—il n'est pas averti, sauf par sa vue et par le bruit, de l'approche d'un train, et il n'est pas informé lorsque des trains souvent très rapides — sont retardés — il peut seulement agir et être utile en tant que protecteur de la sécurité des personnes lorsqu'il voit un train approcher, et de sa position ce fait ne lui est signalé que bien peu avant l'arrivée du train. La nuit et lorsque le temps est froid ou tempétueux il est dans sa guérite, dont la porte est fermée. Un rapide retardé qu'il voit soudain approcher — si — comme son devoir le lui prescrit il est constamment aux aguets, ne lui donne que juste le temps de saisir le disque le jour, ou son fanal la nuit — d'ouvrir sa porte et de se rendre au passage à niveau. Pendant ce temps-là le train serait arrivé au passage à niveau ou en serait bien près selon sa vitesse. S'il arrivait, comme dans le cas de l'accident signalé à ce passage à niveau, qu'il y a un train, s'approchant sur chaque chemin de fer venant de la même direction ou d'une direction contraire (si le gardien remarque les deux trains), de quel côté du chemin de fer va-t-il se mettre afin d'avertir les véhicules et les piétons? Une faillite identique de l'élément humain pourrait survenir dans le cas d'un gardien préposé à des barrières. La Commission possède dans ses archives des exemples de cette nature.

Par contraste avec ces importantes considérations est le fait que la sonnerie automatique et le signal wig-wag donnent mécaniquement l'alerte du moment qu'un train entre dans l'étendue de voie à laquelle ils sont assujettis — disons 2,000 pieds du passage à niveau. De sorte que dans un cas tandis qu'un gardien s'apprête à signaler, dans un autre cas la sonnerie fonctionne et le wig-wag agite son disque pour signifier qu'un danger est imminent. La bruyante sonnerie et l'agitation du disque pour indiquer le danger le jour, et la lumière rouge la nuit, sont synchrones avec l'arrivée d'un train à l'endroit éloigné où un gardien, s'il est continuellement sur le qui-vive, peut le voir d'abord et se préparer à avertir de son approche. Dans bien des cas l'avertisseur mécanique fonctionnerait au passage à niveau avant qu'un gardien signalât un train à proximité. Au cas où le mécanisme se dérangerait, le mécanicien du dernier train passant sur le passage à niveau signalerait le fait à la prochaine station télégraphique, on donnerait des instructions aux trains de ralentir, et on nom-

merait immédiatement un gardien en attendant d'effectuer des réparations. Les appareils sont inspectés et il est fait rapport à leur sujet tous les jours. Cette forme de protection s'est révélée comme satisfaisante après avoir été en usage constant et grandissant depuis nombre d'années. Elle a été améliorée de manière telle que son fonctionnement ne laisse presque rien à désirer.

Après avoir fait un examen de la situation sur les lieux, et en tenant compte de toutes les conditions existant à ce passage à niveau, je suis d'opinion que dans l'intérêt de la sécurité du public, et par économie comme considération mineure et secondaire, que la substitution devrait être autorisée. Je pense que ces appareils conviennent mieux qu'aucune des formes considérées, savoir: des barrières et des gardiens, aux conditions à ce passage à niveau.

La vue vers l'est, lorsqu'on s'approche du passage à niveau en venant du sud, est en partie obscurcie par quelques arbres, sans grande valeur. On dit qu'ils sont situés sur la propriété de la ville, ils devraient être enlevés, et l'espace gardé libre. Il faudrait exiger de la cité qu'elle fasse faire cet ouvrage tout de suite à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission, qui fournira une esquisse des travaux devant être exécutés.

Il faudrait exiger du chemin de fer Canadian Northern qu'il coupe au niveau du sol, quelques arbustes hauts d'environ 15 pieds, à l'angle nord-nord à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission, et qu'il garde l'espace libre.

Je suggérerais que la cité de Belleville (par elle-même ou de concert avec les autorités du township) installe sur le chemin Bay Bridge, de chaque côté de ce passage à niveau, à une distance de disons, 300 pieds, des voies et du côté droit du chemin—en s'approchant du passage à niveau de chaque direction d'où vient le trafic, des signaux avertisseurs réglementaires de grandes routes, du type approuvés par la Commission—et de les allumer la nuit. On peut les obtenir à peu de frais du ministère de la Voirie, à Toronto. Je ne crois pas que la Commission ait le pouvoir d'enjoindre cette forme de protection auxiliaire désirable, mais je suis certain que la cité et le township mettront volontiers cette suggestion à exécution et feront installer ces signaux aussitôt que possible. La ville devrait les peinturer et les allumer. Il n'y aura pas d'ordonnance à ce sujet.

La vue étant améliorée par l'enlèvement des arbres et des arbustes précités par la cité et les chemins de fer Nationaux-Canadiens, respectivement, et avec l'installation et le maintien en état de bon fonctionnement par les chemins de fer, respectivement de deux sonneries électriques allumées, avec des signaux wig-wag, assujettis aux voies des deux chemins de fer, dans les deux directions, une sonnerie et un signal sur chaque chemin de fer, (chaque chemin de fer devant défrayer les frais de l'installation et du maintien de la sonnerie et du signal sur sa propre voie ferrée), je suis d'avis que la meilleure protection possible sera fournie à ce passage à niveau dans les conditions présentes.

L'ordonnance de la Commission, n° 25932, datée du 10 mars 1917, et toutes les ordonnances subséquentes s'y rapportant seront exécutées, lorsque l'installation de la sonnerie et du signal wig-wag y confirmée et autorisée aura été faite et que ces appareils fonctionneront de manière efficace à la satisfaction d'un ingénieur de la Commission.

DEMANDE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA PROVINCE D'ONTARIO, *au sujet* DE L'ABORD DU PONT DES COMPAGNIES DU G.-T.-R. ET DU C.-P.-R.

Jugement rendu par le commissaire en chef, le 25 avril 1922, confirmé par le commissaire en chef adjoint, le sous-commissaire en chef, et les commissaires Boyce, Rutherford et Lawrence.

Par une ordonnance de cette Commission, n° 24418, datée du 8 novembre 1915, il a été ordonné à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, la

compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien étant consentante, de détourner le chemin de Kingston, dans les townships de Brighton et de Murray, à environ quatre milles à l'ouest de la ville de Trenton, tel qu'exposé et selon les plans déposés à la Commission. Dans l'ordonnance susdite, il était enjoint que 20 p. 100 du coût de ces travaux, ne dépassant pas $5,000, devaient être payés à même la Caisse des passages à niveau des chemins de fer. Les travaux ont été terminés, et au mois d'août 1916, l'ingénieur en chef de la Commission a certifié qu'ils avaient coûté $31,579.95, que les frais étaient justes et raisonnables, et que le passage à niveau en question existait depuis le 1er avril 1909. Sur ces entrefaites, la somme de $5,000 a été payée à même la Caisse des passages à niveau.

Depuis cette date, le nombre grandissant du trafic-automobiles a rendu le chemin dangereux aux tournants nord et sud de l'abord du pont, là où il traverse les voies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc. A une audience tenue le 7 mars dernier, il a été déclaré par M. Hogarth, l'ingénieur du ministère de la Voirie de la province d'Ontario, que les tournants aux deux extrémités de ce pont étaient dangereux à la circulation, qu'il était arrivé un certain nombre d'accidents, qu'un homme en était mort accidentellement, que la province avait redressé ou aplani la courbe à l'extrémité sud au coût de $1,025.75, et il demandait que la province soit remboursée de ce montant par les deux compagnies de chemins de fer intéressées. Il a aussi prétendu que l'extrémité septentrionale devrait être traitée de la même manière, sauf qu'elle devrait être construite de bois, vu qu'elle se trouvait au haut d'un remblai élevé, et M. Chisholm, pour la compagnie du Grand-Tronc a déclaré que $1,270 étaient à peu près le plus bas prix possible pour lequel cet ouvrage pouvait être fait. Ces deux montants ensemble se totaliseraient à $2,295.75.

Les compagnies de chemin de fer ont prétendu qu'elles avaient construit le détournement selon l'ordonnance de la Commission et à la satisfaction de son ingénieur en chef, et, par conséquent, surtout vu que les deux tournants en question sont en dehors des voies ferrées et sur le chemin public, on ne devait pas les obliger de contribuer quoi que ce soit de plus en manière de protection, et j'appuie cette opinion.

Il a été soulevé la question à l'audience comme quoi la Commission serait justifiée ou non, à cause de la modification à la Loi concernant la Caisse des passages à niveau, tel qu'il appert à l'article 262 de la Loi des chemins de fer, de 1919, d'augmenter la contribution à même cette caisse de 20 p. 100, ou à un tel montant ne dépassant pas 25 p. 100 ou $15,000, qui serait requis pour cet ouvrage-ci, et, après avoir examiné attentivement ledit article, je suis d'avis que la Commission a ce pouvoir. Nous avons le droit de dépenser certains deniers pour la protection, la sécurité et la commodité du public au sujet des passages à niveau de grandes routes existant depuis le 1er avril 1909, qui, d'après notre jugement, peuvent être convenables, en tant que le montant ne dépasse pas la somme de $15,000, les seules restrictions étant qu'aucune partie de cet argent ne devra, dans l'espace d'aucune année, être appliquée à plus que six traverses d'aucun chemin de fer dans aucune municipalité, ou plus d'une fois dans aucune année à n'importe quel passage à niveau. Vingt pour cent ont été payés en 1916; rien n'a été payé depuis. Le chemin avant la construction du pont était un passage à niveau et existait antérieurement au 1er avril 1909. Il n'a pas été contribué de montant depuis à même la Caisse des passages à niveau, non plus qu'il a été contribué quelque argent pour cette fin, du moins dans la même municipalité. Il me semble donc qu'à un point de vue légal aussi bien que de justice, la Commission serait justifiée d'ordonner une autre construction, tant que le total ne dépassera pas les 25 p. 100 du coût des travaux, ni $15,000 en tout.

Je constate en faisant des calculs que le montant total requis pour les améliorations suggérées serait de $2,295.75, ce qui ferait un total de $7,295.75 et

s'éleverait à environ 20 p. 100 du coût total des travaux, et bien en deça du 25 p. 100 et des $15,000.

Je crois donc que la Commission devrait émettre une ordonnance autorisant le paiement au ministère de la Voirie pour la province d'Ontario, d'une somme ne dépassant pas $2,295.75, partiellement en paiement des travaux déjà exécutés et la balance afin d'améliorer davantage l'extrémité septentrionale du passage à niveau; les travaux devant être exécutés selon des plans approuvés par l'ingénieur de la Commission et à son gré, sur l'émission du certificat duquel lesdits deniers seront payables.

DEMANDE DE LA CITÉ DE HAMILTON *au sujet* DU PASSAGE SOUTERRAIN SOUS LES VOIES DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC, TOWNSHIP DE BARTON

Jugement prononcé par le commissaire en chef adjoint, le 15 mai 1922, approuvé par le commissaire en chef et les commissaires Boyce, Rutherford et Lawrence.

A la date du 5 décembre 1924, l'ordonnance n° 22947 a été émise pourvoyant à la construction d'un passage souterrain sur l'avenue Kenilworth, Hamilton. Ladite ordonnance répartissait les frais comme suit:

> 3. Que le Grand-Tronc supporte et défraie les frais supplémentaires de l'élargissement du passage souterrain projeté afin de loger n'importe quel nombre de voies supérieur à quatre qu'il désire construire à travers la rue; les frais supplémentaires susdits devant couvrir non seulement la longueur additionnelle du mur de soutènement et de la surface pontée, mais aussi les déboursés relatifs à des terrains supplémentaires ou pour réparer les avaries qui s'ensuivront, s'il en est, inhérentes à l'extension. Pourvu que l'emprise totale du chemin de fer du Grand-Tronc ne dépasse pas à tout événement cent pieds.
>
> 4. Que vingt pour cent du coût de la construction dudit passage souterrain soient payés à même la "Caisse des passages à niveau des chemins de fer" (ne dépassant pas $5,000): et que le reste desdits frais soit réparti comme suit: savoir: sept et demi ($7\frac{1}{2}$) p. 100 devant être supporté et défrayé par le township; trente-deux et demi ($32\frac{1}{2}$) p. 100 par le Grand-Tronc; vingt-cinq (25) p. 100 par la ville; et trente-cinq (35) p. 100 par la compagnie postulante.

Dans la suite, la Hamilton Street Railway Company a émis un tableau le 18 mars 1919, établissant qu'elle avait dépensé $29,749.06, et demandant qu'il lui soit payé la somme de $5,000 à même la Caisse des passages à niveau, vu que c'était le paiement auquel il était pourvu dans l'ordonnance. Ce paiement fut recommandé au ministère des Chemins de fer et Canaux le 11 septembre 1919 et le ministère émit un chèque le 24 septembre 1919.

La somme de $29,749.06, que l'on a suggéré, ne couvrait pas le coût total du passage inférieur. Diverses autres dépenses furent nécessitées par l'achat de terres, etc. Vu, toutefois qu'à l'époque de l'ordonnance le statut limitait à 20 p. 100, ou $5,000, la quote-part de la Caisse des passages à niveau, il était évident que, afin de calculer la somme à payer, $29,749.06 constituait une base raisonnable.

En vertu d'un accord conclu entre les parties, la ville devait se charger de prendre des options sur les propriétés nécessaires pour la construction du passage inférieur. On fit l'acquisition des terres et on disposa des parties dont on n'avait pas besoin pour les travaux. Il fut aussi nécessaire de payer des dommages qui furent la conséquence de la construction du passage inférieur.

La requête actuellement présentée par la ville de Hamilton expose que la vente des terres ne fut définitivement complétée que lorsque le township de Barton, l'une des parties intéressées, eut accepté et approuvé telle vente par un accord conclu entre la ville et le township le 8 février 1921.

Dans une communication écrite en date du 23 février 1923, le township de Barton prétend qu'il n'était pas responsable d'aucun retard dans la vente des terres. Il affirme n'avoir nullement participé à la construction du passage inférieur et au règlement des questions qui s'y rattachent; mais que cette besogne fut entièrement laissée au soin de la ville de Hamilton et de la compagnie du tramway de Hamilton.

Il n'y est nullement question du retard et il est inutile d'éclaircir ce point.

La ville de Hamilton soumet un état du coût qui, en y ajoutant la somme versée à même la Caisse des passages à niveau, s'élève à $61,858.75. Dans cet état, le prix net des terres achetées est de $13,390, l'intérêt, à 5 p. 100, sur le principal moyen avancé par la ville de Hamilton pour les travaux qu'elle a exécutés, est de $6,717.95.

Bien que le seul objet de la requête soit le paiement de la construction du passage à niveau, c'est-à-dire, la répartition du coût entre les parties intéressées, l'ordonnance originelle stipule le quantum qui sera à la charge de chacune des parties. Le point qu'elle soulève en réalité c'est de savoir comment on peut faire entrer la somme de $6,717.95, intérêt, dans le coût. La requête de la ville de Hamilton signale que la compagnie du tramway de Hamilton et la corporation du township de Barton ne se sont pas opposées à payer l'intérêt. Nous avons dans nos archives une déclaration de la compagnie du tramway de Hamilton énonçant qu'elle ne s'oppose pas à payer sa quote-part du coût de construction, y compris l'intérêt. La seule communication que nous ayons reçue jusqu'ici du township de Barton n'établit pas spécifiquement son attitude sur la question de l'intérêt, mais elle énonce que le township est anxieux de voir la question se régler afin qu'il puisse émettre les débentures nécessaires pour payer sa quote-part du coût.

Dans sa réponse le Grand-Tronc s'oppose au paiement de l'intérêt. Il déclare, dans une lettre en date du 30 janvier 1922, qu'il a toujours été prêt à payer à la ville de Hamilton sa quote-part du coût, qu'il évalue présentement, avec des frais additionnels à $10,166.80; mais il prétend qu'on ne peut lui demander de payer l'intérêt. Il prétend que la ville aurait dû inviter chacune des parties intéressées à payer sa quote-part des dommages à la conclusion de chaque cause, au lieu d'attendre que toutes les réclamations fussent réglées pour rendre ses comptes.

Le montant de l'intérêt, $6,717.95, est, nous l'avons déjà dit, calculé sur le principal moyen. La ville réclame aux autres parties 75 p. 100 de l'intérêt; c'est-à-dire qu'elle s'impute 25 p. 100 du compte d'intérêt; cette proportion est conforme aux dispositions de l'ordonnance originelle.

Après avoir étudié la question, je suis d'avis que, au mérite, ces frais sont légitimes et devraient être portés par les parties dans la proportion stipulée au paragraphe 4 de l'ordonnance, c'est-à-dire, dans la proportion suivante: $7\frac{1}{2}$ p. 100 par le township, $32\frac{1}{2}$ p. 100 par le Grand-Tronc, 25 p. 100 par la ville, et 35 p. 100 par la compagnie requérante.

Il convient toutefois d'étudier un autre aspect de la question. Le coût, vérifié par l'ingénieur en chef de la Commission, non compris l'intérêt, et après avoir déduit la somme de $50.40, frais d'une délégation à Ottawa, est de $55,090.40. C'est le chiffre que donne le Grand-Tronc comme représentant le coût des travaux. Si l'on déduit la somme de $5,000 contribuée à même la Caisse des pas-

sages à niveau, il reste une somme nette à répartir de $50,090.40. Si l'on déduit du chiffre brut donné par la ville de Hamilton les articles suivants:

(*a*) $5,000, de la caisse des passages à niveau;
(*b*) $50.40, déjà expliquée; et
(*c*) $6,717.95. intérêt;

soit un total de $11,786 35, le coût net est de $50,090.40.

La Loi des chemins de fer de 1919 modifia les dispositions relatives à la caisse de passages à niveau en décrétant qu'au lieu du pourcentage de 20 p. 100 avec une limite de $5,000, dorénavant le pourcentage serait de 25 p. 100 et la limite de 15,000. La Loi de 1919 entra en vigueur le 7 juillet 1919.

Comme on l'a dit, la recommandation de payer $5,000 à même la caisse des passages à niveau ne fut pas transmise au ministre des Chemins de fer et Canaux avant le mois de septembre 1919.

Lors de l'examen de *la requête du ministère de la voirie de la province d'Ontario demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du Pacifique-Canadien de reconstruire son pont au passage supérieur situé sur le lot 17, con. 1, township de Murray, près Smithfield, Ont., de façon qu'il puisse porter une charge de 12 tonnes,—dossier de la commission 370132*—le commissaire en chef s'exprima dans les termes suivants:

"Vu la modification apportée à la loi de la caisse des passages à niveau par l'article 262 de la loi de 1919, la commission eut à sa prononcer, lors de l'audition, sur sa compétence à augmenter la contribution de la caisse des passages à niveau de 20 à 25 p. 100 ou à telle somme dans la limite de 25 p. 100 et n'excédant pas $15,000, que pourraient nécessiter ces travaux, et, après une étude soigneuse de cet article, je suis d'avis que la commission possède ce pouvoir. Nous avons le droit de dépenser certaines sommes pour la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau existant le 1er avril 1919, si nous le jugeons à propos, pourvu que la somme n'excède pas 25 p. 100 des frais de construction, ou n'excède pas, dans l'ensemble, la somme de $15,000; la seule restriction imposée c'est que, dans aucune année, la somme ne sera appliquée à plus de six passages à niveau sur un même chemin de fer dans une même municipalité ou plus d'une fois la même année au même passage à niveau. Les 20 p. 100 furent versés en 1916, et rien depuis. Avant la construction du pont il n'y avait qu'un passage à niveau qui existait avant le 1er avril 1909. Aucune somme n'a été depuis débitée à la caisse des passages à niveau; aucun versement n'a été effectué depuis à même la caisse des passages à niveau et aucun versement n'a été fait au cours de la présente année, au moins dans la même municipalité. Par conséquent, il me semble qu'au point de vue juridique aussi bien qu'au point de vue justice, la commission serait justifiée d'ordonner une seconde contribution pourvu qu'elle ne dépasse pas 25 p. 100 du coût des travaux ou la somme de $15,000.

Le raisonnement de la décision précitée s'applique à la question en cause.

A ce point de vue on peut invoquer la décision de la commission concernant "*La protection de la 18me rue, Lachine, Qué.*, formulée le 28 avril 1914, et l'ordonnance 21711 s'y rapportant—dossier de la commission 9437.121.

Il nous est loisible de modifier l'ordonnance 22957 en stipulant que 25 p. 100 du coût des travaux soient payés à même la caisse des passages à niveau. Le coût total des travaux, non compris l'intérêt et la déduction additionnelle susindiquée, approuvé par l'ingénieur en chef de la commission, s'élève à $55,-090.40. Les 25 p. 100 du coût imputables à la caisse des passages à niveau forment la somme de $13,772.60. Comme il a déjà été versé une somme de $5,000, il reste encore la somme de $8,772.60 que l'on peut répartir aux termes de la loi.

Cette somme devrait être répartie conformément à l'échelle de pourcentages établie par l'ordonnance originelle, ce qui donnerait le résultat suivant:

Township de Barton..	7½%	de $8,772.60,	font $	657.94
Le Grand-Tronc..	32½%	"	"	2,851.10
La ville de Hamilton..	25 %	"	"	2,193 15
Le tramway de Hamilton....	35 %	"	"	3,070.41

Il conviendrait d'émettre une ordonnance modificatrice en ce sens.

LE TARIF DE MARCHANDISES, 1922.

Décision de la commission, le 30 juin 1922.

Peu après la promulgation de l'ordonnance générale n° 308 de la commission, ordonnance décrétant les augmentations de tarifs, connues sous l'appellation de cause des trente-cinq et quarante pour cent, entrée en vigueur le 13 septembre 1920, divers organismes, dont le Manitoba, en appellèrent au conseil privé demandant l'abrogation de la dite ordonnance pour les raisons présentées par les requérants. Le conseil privé examina la question et, le 6 octobre 1920, par le décret C.P. n° 2434, Son Excellence en conseil renvoya l'appel, mais en cette circonstance il déclara:

"On devrait maintenant s'entendre sur ce qui constitue un tarif juste et raisonnable sans tenir compte de la situation financière du réseau du Canadien-National et votre comité recommande que l'ordonnance émise dans cette cause soit référée de nouveau à la commission pour qu'elle la modifie de façon à déterminer ce qui est un tarif juste et raisonnable sans tenir compte, pour la période où l'ordonnance sera en vigueur, de la situation financière du réseau du Canadien-National.

"On fit lors de l'appel de vigoureuses représentations alléguant que l'ordonnance maintenait et même accentuait un favoritisme injuste dans les taux; on prétendait que le tarif des marchandises était généralement plus élevé dans l'ouest canadien, c'est-à-dire à l'ouest de Fort-William, que dans l'est canadien, c'est-à-dire à l'est de Fort-William. On allégua fortement que les motifs de cette différence, quels qu'ils fussent, n'existent plus, et que dans l'intérêt public le principe de l'égalisation des taux devrait être appliqué. D'un autre côté on allégua que la concurrence du transport lacustre et fluvial et les taux modérés des lignes américaines de l'est commandaient un tarif un peu plus bas dans l'est que dans l'ouest du Canada. Il conviendrait de faire une enquête minutieuse pour déterminer si ces raisons existent encore à un degré notable, et la commission des chemins de fer est, plus que les conseillers de Votre Excellence, en position de la mener à bonne fin; mais le comité croit fermement qu'il serait très désirable d'amener le plus tôt possible l'égalisation des tarifs de l'est et de l'ouest.

"Le comité du conseil privé recommande en outre que, vue le changement probable survenu dans les conditions depuis quelques années, changement qui commande l'égalisation des taux, une enquête soit tenue par la commission le plus tôt possible visant à l'établissement d'un tarif qui tiendrait compte autant que possible de la nécessité de l'égalisation."

La commission ouvrit immédiatement une enquête pour déterminer premièrement, si les conditions avaient changé comme le prétendait l'arrêté ministériel et, secondement, si la différence des taux, si elle existait, entre l'est et l'ouest canadien constituait une injustice pour l'ouest du Canada.

La première réunion eut lieu à Ottawa le 22 novembre 1920; on y décida que la commission tiendrait des réunions dans l'ouest canadien de bonne heure au printemps. Des réunions furent en conséquence tenues dans les principales villes de l'ouest canadien au mois d'avril 1921 et aux mois d'octobre et novem-

bre 1921. L'étude finale de la question eut lieu à Ottawa dans les mois de février et mars derniers.

Peu après que les dispositions furent prises pour la tenue de ces réunions, les représentants des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard présentèrent une requête alléguant qu'on les avait traitées injustement en abolissant ou en augmentant considérablement les "taux arbitraires" au delà de Montréal; ils demandèrent de rétablir les anciens "taux arbitraires".

La province de la Colombie-Britannique demanda l'élimination du tarif des montagnes que l'on applique dans cette province, et elle demanda que le tarif des prairies fut prolongé jusqu'à la côte du Pacifique.

Plus tard l'association canadienne des marchands de bois et les intérêts connexes présentèrent une requête demandant une réduction générale du tarif des produits du bois.

Le Board of Trade de la ville du Sault-Sainte-Marie et d'autres organisations commerciales de la même ville soumirent des requêtes à la commission demandant la prorogation de l'échelle A du tarif de Sudbury au Sault-Sainte-Marie. Une autre requête fut présentée par l'association des voyageurs de commerce du Canada alléguant que l'augmentation de 20 p. 100 sur l'excédent de bagage décrété par l'ordonnance générale n° 308 aurait due être éliminée quand le tarif des voyageurs retourna à la normale, le 1er juillet 1921, vu que le tarif de l'excédent de bagage est basé sur le tarif des voyageurs et que, par conséquent, quant le tarif des voyageurs a été abaissé le même principe aurait dû être appliqué à l'excédent du bagage.

En outre, une foule d'individus, de corporations et de municipalités nous ont adressé des requêtes demandant une réduction du tarif soit générale soit sur les articles qui les intéressent en particulier.

Nous ne faisons aucune mention de la requête des pomiculteurs de la Nouvelle-Ecosse et des producteurs de pommes de terre des provinces maritimes demandant une réduction du tarif d'exportation de leurs marchandises, parce que ces tarifs furent augmentés non par l'ordonnance générale n° 308, mais par l'ordonnance générale n° 303, qui entra en vigueur le 26 août 1920. Nous sommes informés que les compagnies de chemin de fer ont déjà déposé des tarifs devant entrer en vigueur le 1er juillet, qui accordent une réduction d 10 p. 100, se mettant ainsi d'accord avec les réductions accordées aux Etats-Unis aux termes de la récente ordonnance générale de la Commission de commerce entre Etats.

L'ordonnance 308 décrète que toutes les augmentations qu'elle autorise cesseront le 1er juillet 1922, parce que la modification apportée à l'article 325 de la Loi des chemins de fer de 1919, qui prorogeait de trois ans l'entrée en vigueur de la loi de la passe du Nid de Corbeau expire le 6 juillet prochain. Peu après l'ouverture du parlement au mois de mars dernier, la question de proroger davantage l'entrée en vigueur de la Loi de la passe du Nid de Corbeau fut référée à un comité spécial de la Chambre, qui a fait son rapport. On a incorporé les recommandations du rapport dans une loi, bill n° 206, qui suspend l'effet de la Loi de la passe du Nid de Corbeau pour une autre période d'une année sur tous les taux et échelles y mentionnées à l'exception du grain et de la farine. Les taux sur ce dernier produit, à partir du 6 juillet 1922, seront ceux que décrète la loi originelle, soit le chapitre 5 des statuts de 1897. Le bill 206 décrète de plus que Son Excellence le Gouverneur en conseil peut proroger les dispositions de ladite loi pour une année additionnelle, s'il juge la chose opportune.

COMPARAISON DES TARIFS DE MARCHANDISES CANADIEN ET AMÉRICAIN

Il nous semble opportun de faire une comparaison des taux qui prévalent actuellement au Canada et de ceux qui prévaudront aux Etats-Unis à partir du

1er juillet prochain, parce que, vu la grande similarité des opérations ferroviaires et des conditions commerciales dans les deux pays et de l'énorme volume de trafic international, il est bon de connaître aussi exactement que possible la similitude des tarifs des deux pays.

Il y a deux ou trois ans, avant l'augmentation générale du tarif américain autorisée par la commission de commerce entre Etats aux termes d'une partie de l'ordonnance 74, entrée en vigueur le 26 août 1920, on fit une comparaison minutieuse du niveau général des tarifs de marchandises au Canada et aux Etats-Unis qui démontra que, en tenant compte des conditions dominantes, le niveau général favorisait l'expéditeur canadien.

En général le tarif des marchandises ne fut pas considérablement augmenté au Canada pendant les premières quatre années de la guerre, mais en 1918 et 1920 il devint nécessaire, non seulement au Canada mais dans les autres pays également, d'augmenter considérablement les tarifs de marchandises, afin de permettre aux chemins de fer privés de faire face, au moins en partie, à leurs frais d'exploitation qui s'étaient accrus par sauts et par bonds à une allure sans précédents. L'augmentation des salaires en 1918 et 1920 ajoutée à l'enchérissement de la houille et des autres matériaux et fournitures porta les frais d'exploitation à un tel niveau qu'une augmentation substantielle du tarif des marchandises devint inévitable.

Malgré que les cheminots canadiens reçurent des augmentations de salaires égales à celles accordées aux Etats-Unis et malgré que l'augmentation des frais et les conditions de guerre obérèrent plus lourdement les chemins de fer canadiens que les chemins de fer américains, l'augmentation du tarif autorisée par la commission ne pesa pas aussi lourdement sur la population canadienne que l'augmentation autorisée aux Etats-Unis par la commission de commerce entre Etats, comme on le démontrera plus loin.

Les augmentations générales, communément appelées les augmentations de quarante pour cent, bien qu'en moyenne elles fussent passablement au-dessous de ce chiffre, prirent effet aux Etats-Unis le 26 août 1920 et au Canada le 13 septembre 1920. On n'a pas autorisé d'abaissement général du tarif des marchandises depuis le 26 août 1920, bien qu'un abaissement général de 10 p. 100 prendra effet le 1er juillet 1922. Par contre, les taux augmentés qui prirent effet au Canada le 13 septembre 1920 furent l'objet d'un abaissement général de 5 p. 100 le 1er janvier 1921 et d'un autre abaissement général de 10 p. 100 à compter du 1er décembre 1921. Une illustration de la situation est donnée plus bas, basée, pour faciliter l'intelligence, sur un taux de $1 les 100 livres:

CANADA

—	Tarif antérieur au 13 septembre 1920	A compter du 13 sept. 1920, le tarif est augmenté à	A compter du 1er janv. 1921, le tarif est diminué à	A compter du 1er déc. 1921, le tarif est diminué à
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Est	1 00	1 40	1 35	1 25
Ouest	1 00	1 35	1 30	1 20

Le pourcentage d'augmentation du taux dans les territoires à l'est et à l'ouest de Port-Arthur s'applique également aux taux de l'est et de l'ouest respectivement.

ÉTATS-UNIS

—	Tarif antérieur au 26 août 1920	A compter du 26 août 1920, le tarif est abaissé à	A compter du 1er juillet 1922, le tarif est abaissé à
Zone de l'est	1 00	1 40	1 26
Zone de l'est	1 00	1 40	1 26
Zone de l'ouest	1 00	1 35	1 21½
Zones du sud et des montagnes du Pacifique	1 00	1 25	1 12½
Trafic entre zones	1 00	1 33½	1 20

De plus, aux termes de l'ordonnance générale n° 308 de la Commission, émise le 9 septembre 1920, il fut interdit aux chemins de fer d'augmenter le tarif sur:

La pierre concassée, le sable et le gravier.

Le tarif minimum de zones.

Taxe minima par expédition.

Aiguillage, aiguillage commun, mouture en transit, diversion, réexpédition, arrêts, stationnement, pesage, etc.

L'augmentation du tarif permise sur le bois de corde, les dosses, les rognures et les déchets de scieries devant servir au combustible est limitée à 10 p. 100.

Les augmentations du tarif sur la houille sont soumises aux restrictions suivantes:

Le tarif de 0 à 80 cents la tonne — 10 cents.
Le tarif de 80 à 150 " " — 15 "
Le tarif d'au delà de 150 " " — 20 "

Il n'y avait pas aux Etats-Unis, aux termes de partie de l'ordonnance 74 émise le 29 juillet 1920, de restriction semblable relativement au tarif sur la pierre concassée, le sable, le gravier et la houille; ces marchandises étaient soumises au même pourcentage d'augmentation que l'on autorisait pour les autres marchandises. De plus, l'augmentation applicable dans la zone où le service est exécuté fut effectué dans les frais d'aiguillage, de transit, de pesage, de diversion, de réexpédition, de gabariage, d'emmagasinage (non compris l'emmagasinage sur la voie), et de transfert, alors qu'aucune augmentation pour ces services ne fut autorisée au Canada.

Le trafic de la houille est évidemment très important et les tableaux suivants démontrent la portée de la restriction canadienne comparée à l'augmentation permise aux Etats-Unis. Voici les augmentations permises:

—	Au Canada à dater du 13 sept. 1920	Aux Etats-Unis à dater du 26 août		
		Zone de l'est	Zone de l'ouest	Zones du sud et des montagnes du Pacifique
		%	%	%
Tarif de 0 à 80c. la tonne	10c. la tonne	40	35	35
Tarif d'au delà de 80c. à 150c. la tonne	15c. "	40	35	25
Tarif d'au delà de 150c.	20c. "	40	35	25

Pour comparaison:

—	Aux Etats-Unis			Au Canada
	Est	Ouest	Sud et montagnes du Pacifique	
	c.	c.	c.	c.
Un taux de 80c. la tonne fut porté à..................	112	108	100	90
" 150c. " "	210	203	188	165
" 300c. " "	420	405	375	320

Avec la réduction du tarif qui entrera en vigueur aux Etats-Unis le 1er juillet 1922, la situation sera:

Les taux antérieurs à 1920 sont portés à—	Aux Etats-Unis le 1er juillet 1922			Au Canada le 1er août 1922, anthracite	Au Canada le 1er août 1922, tous autres charbons
	c.	c.	c.	c.	c.
80c. la tonne devient...............	101	97	90	90	80
150c. "	189	182	169	165	150
300c. "	378	365	338	320	300

Depuis l'augmentation générale de 1920, il y eut de nombreuses et substantielles réductions au Canada entre divers endroits sur différents articles. Parmi les plus importantes réductions ordonnées aux chemins de fer canadiens mentionnons celle du tarif des grains de Fort-William et des ports des lacs à l'Atlantique et à l'est canadien; celle du bétail, dont la taxe autorisée au mois de septembre 1920 subit une réduction d'environ 25 p. 100 au mois de juillet 1921; celle du foin dans l'est du Canada; celle du bois expédié de la côte du Pacifique à des centres de l'est; celle de la laine et des peaux transportées de centres de l'ouest à ceux de l'est, etc., etc.

Aux Etats-Unis une réduction de la taxe, par wagon complet, sur le grain, les produits du grain et le foin entra en vigueur au mois de janvier 1922 dans les zones de l'ouest et des montagnes au Pacifique. Au mois d'octobre 1921 le tarif sur le bétail qui excédait 50c. les 100 livres fut réduit de 20c., mais pas au-dessous de 50c. Le tarif par wagons complets sur les produits de la ferme, du jardin, du verger et de l'élevage furent réduits de 10 p. 100 au mois de janvier 1922. Voilà les trois seuls cas où il y eut des réductions applicables au pays entier, ou à un, plusieurs ou tous les tarifs de zone, depuis les augmentations de 1920. Ce tarif ne sera pas abaissé davantage aux Etats-Unis le 1er juillet 1922.

COMPARAISON ENTRE LES TARIFS DE VOYAGEURS CANADIEN ET AMÉRICAIN

Antérieurement au 26 août 1920 l'étalon du tarif des voyageurs était, aux Etats-Unis, de 3 cents le mille.

Le 26 août 1920, la Commission de Commerce entre Etats autorisa une augmentation de 20 p. 100 dans le tarif des voyageurs, portant l'étalon à 50 p. 100 sur les billets de wagons-lits, de wagons-salons, une augmentation de 20 p. 100 sur l'excédent de bagage et une augmentation de 20 p. 100 sur le transport du lait dans les fourgons à bagage, toutes augmentations devant prendre effet à la même date.

Avant le 13 septembre 1920, l'étalon du tarif des voyageurs à l'est de McLeod, Calgary et (Wolf Creek) Thornton, Alberta, y compris ces endroits, était, au Canada, de 3.45c. le mille; à l'ouest de ces endroits il était de 4c. le mille.

L'ordonnance générale n° 308 de la Commission autorisa l'augmentation du tarif des voyageurs de 20 p. 100, sujet à un maximum de 4c. le mille. L'ordonnance n'augmentait pas le tarif des voyageurs dans la Colombie-Britannique. Une augmentation de 50 p. 100 était aussi autorisée dans le tarif des wagons-salons et des wagons-lits; on autorisa également une augmentation de 20 p. 100 sur l'excédent de bagage; mais on n'autorisa pas l'augmentation du tarif pour le transport du lait dans les fourgons à bagage.

Le 1er janvier, par la même ordonnance, l'étalon du tarif des voyageurs à l'est de McLeod, Calgary et Thornton était réduit à 3.795c. le mille, et le 1er juillet 1921 l'étalon était reporté à 3.45c. le mille.

Le 1er décembre 1921, l'augmentation du tarif des wagons-salons et des wagons-lits fut réduite à 25 p. 100 de plus qu'il n'était le 13 septembre 1920.

Voici une comparaison des tarifs canadien et américain actuels:

TARIF DES VOYAGEURS

Etats-Unis—		
Dans tout le pays	Etalon	3·6c. le mille
Canada—		
A l'est de McLeod, Calgary et Thornton	Etalon	3·45c. le mille
A l'ouest du territoire précité	Etalon	4c. le mille

TARIF DES WAGONS-LITS ET DES WAGONS-SALONS

Etats-Unis	Surtaxe de 50 p. 100
Canada	Surtaxe de 25 p. 100

TAXE SUR L'EXCÉDENT DE BAGAGE

Etats-Unis	Augmentation de 20 p. 100
Canada	Augmentation de 20 p. 100

LAIT TRANSPORTÉ DANS LES FOURGONS À BAGAGE

Etats-Unis	Augmentation de 20 p. 100
Canada	Pas d'augmentation

RÉDUCTIONS SUR LES DENRÉES FONDAMENTALES

Le Pacifique-Canadien et le Canadien-National proposèrent tous deux devant le comité parlementaire spécial que, à part le tarif sur le grain expédié des provinces des Prairies à la tête des lacs, toute réduction du tarif au Canada devrait être limitée à ce qu'on appelle " les denrées fondamentales ". En parlant de la question, M. Beatty, président de la compagnie du Pacifique-Canadien, déclare, à la page 47 des procès-verbaux du comité spécial, ce qui suit:

> "Toutefois, il est clair qu'en 1921 certaines industries ont subi une dépression beaucoup plus forte que d'autres, et les administrateurs des chemins de fer, soit au Canada, soit aux Etats-Unis, étaient d'opinion, d'accord, je crois, avec le gouvernement des Etats-Unis, s'il faut en juger par le témoignage du secrétaire du Commerce, M. Hoover, devant la Commission de commerce entre états, que, puisque les réductions devaient servir comme soulagement ou secours, elles devaient être d'abord appliquées aux industries qui en avaient le plus besoin. On a cru que le soulagement serait plus efficace en l'accordant de cette manière, et qu'ainsi il affecterait moins les recettes des compagnies par suite de l'exception dans les réductions de nombreuses denrées sur le prix desquelles le tarif de chemin de fer avait peu d'influence. Si cette question était laissée au jugement des autorités des chemins de fer, celles-ci suivraient cette méthode avec l'approbation de la Commission."

M. Beatty a fourni la liste suivante d'articles fondamentaux pour le transport desquels il devrait être fait une réduction: le grain et les produits du grain, les produits des forêts, le charbon, les matériaux de construction, la brique, le ciment, le plâtre, les pommes de terre, les engrais chimiques, le minerai, le fer en baguettes et le fer de rebut, nomenclature à laquelle on a ajouté plus tard le

fer en gueuses, en masseaux et en lopins. Cette même liste a été plus tard approuvée par le chemin de fer Canadien-National.

Dans le rapport à la Chambre du comité spécial ci-dessus mentionné, on voit ce qui suit:

> "La Commission des chemins de fer devrait voir le plus tôt possible à faire des réductions pour le transport des denrées fondamentales."

Cette recommandation du comité mérite sans doute bien du respect, mais elle n'a pas force de loi auprès de la Commission. On peut arguer que dans la revision des tarifs, la méthode logique à suivre est d'abord de faire disparaître les pourcentages d'augmentation, autrefois nécessaires, par des diminutions aussi sous forme de pourcentages, afin de diminuer les inégalités que les pourcentages d'augmentation avaient accentuées. Toutefois, quand il y a urgence, les revisions peuvent être faites sur les denrées fondamentales autant que possible, en concordance avec les autres conditions alors prépondérantes.

Lors d'une séance subséquente du comité, le Pacifique et le Canadien-National ont suggéré, au lieu de mettre en vigueur la convention de la passe du Nid-de-Corbeau de faire les réductions suivantes sous formes de pourcentages des taux actuels sur les articles fondamentaux suivants, savoir:

Grain et produits du grain à l'ouest de Fort-William..........20 p. 100
Produits forestiers..........20 p. 100 dans l'est et 16·66 p. 100 dans l'ouest.
Charbon, à part l'anthracite et le charbon partant de Fort-William.
Réductions spécifiques.
Taux de 0 à 80c. par tonne,—réduction de 10c. par tonne.
P'us dé 80c. à $1.50 la tonne—réduction de 15c. la tonne.
Plus de $1.50 la tonne—réduction de 20c. la tonne.

Matériaux de construction—	
Briques, ciment, chaux et plâtre	Lignes de l'Ouest 16·66% Lignes de l'Est 20%
Pommes de terre	
Engrais (autres que chimiques)	
Minerais	
Fer en gueuses	
Fer en masseaux	
Fer en lopins	
Tiges pour fils de fer	
Fer de rebut	

Cette proposition n'a été adoptée ni par le comité, ni par la Chambre telle que proposée, mais, comme je l'ai déjà dit, les taux sur le grain et la farine des provinces le l'Ouest jusqu'à la tête des Grands Lacs ont été réduits d'après la base de la convention de la passe du Nid-de-Corbeau, et il s'agit maintenant de savoir quel pourcentage de réduction la Commission doit raisonnablement accorder sur ces denrées spécifiées en considérations des changements de conditions ci-dessus mentionnés.

A une séance du comité spécial tenue le 20 juin dernier, M. Lanigan, gérant du transport des marchandises pour la compagnie du Pacifique-Canadien, a présenté un état donnant la réduction dans les recettes de cette compagnie, si l'offre ci-dessus mentionnée avait été acceptée:

ÉTAT FOURNI PAR M. LANIGAN

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

ARTICLES FONDAMENTAUX

Grains et produits du grain	$ 5,354,139
Produits forestiers	1,765,147
Charbon, à part l'anthracite et le charbon venant de Fort-William	476,619
Pommes de terre	115,358
Matériaux de construction—briques, chaux, ciment, plâtre	353,415
Engrais (autres que chimiques)	18,621
Fer en gueuses, en lopins, en masseaux, tiges de fer et fer de rebut	132,466
Minerais	122,704
	$ 8,338,469
Trafic international et entre états, 10%	2,220,000
Grand total	$ 10,558,469

Cet état donne un total de $8,338,469, non comprises les réductions sur le trafic international, et sur ce montant, on évaluerait une somme de $5,354,139 en réduction sur le grain. En ôtant ce dernier montant sur la réduction totale, il reste un solde de $2,984,330 pour les autres articles. Par la législation ci-dessus mentionnée accordant les taux de la passe du Nid-de-Corbeau sur les grains dont il est question dans cet état d'après le témoignage de M. Beatty inséré à la page 46 des rapports du comité spécial, en supposant que le trafic du grain sur le Pacifique-Canadien fût le même qu'en 1921, l'application des taux de la passe du Nid-de-Corbeau diminuerait les recettes de la compagnie de $7,159,537; en déduisant ce montant de la somme de $8,338,469, il reste une somme de $1,178,932 à répartir en réductions sur les autres articles de la liste ci-dessus, et la Commission, après mûre délibération, en est venue à la conclusion que ce solde représente une réduction sur ces articles fondamentaux de 7½ p. 100 du tarif actuellement en vigueur moindre que les augmentations autorisées par l'ordonnance générale n° 308, sans toutefois inclure les réductions faites jusqu'ici sur lesdits articles dans le tarif domestique en usage au Canada. Cette réduction laisserait une augmentation sur ces articles, en comparaison avec la base de septembre 1920, de 12½ p. 100 pour l'ouest du Canada et 17½ p. 100 pour l'Est.

Cependant, cette réduction de 7½ p. 100 ne devrait pas s'appliquer au charbon autre que l'anthracite, dont l'augmentation n'a pas été faite sur une base de pourcentage, mais par un tarif gradué, tel que spécifiquement décrit ci-haut, et par conséquent, on a cru que toutes les augmentations sur le charbon autre que l'anthracite accordées par la Commission dans l'ordonnance générale n° 308 devraient cesser, et que les taux devraient revenir à ce qu'ils étaient dans la période précédant immédiatement la date du 13 septembre 1920. Toutefois, cette réduction ne doit pas s'appliquer au charbon dirigé vers l'ouest des ports situés à la tête des Grands Lacs.

Les chiffres fournis par la compagnie du Pacifique-Canadien sont donnés ci-haut, parce que cette compagnie est prise comme type dans la discussion des tarifs. Cependant, en examinant les chiffres fournis par le Canadien-National, si l'on constate une amélioration sur la situation de 1921, on trouve pour l'exploitation seule un déficit de $6,945,000 pour les quatre premiers mois de 1922, la seule situation favorable étant présentée par le Grand-Tronc qui a un surplus de $2,591,000 pour les cinq premiers mois de 1922 en comparaison avec la même période pour 1921.

PROVINCES MARITIMES

Pour les tarifs entre les endroits des provinces maritimes et les stations situées à l'ouest du Montréal, le premier en date a été publié par le Grand-Tronc en 1874, et donne les taux du transport de marchandises pour Saint-Jean et Halifax et partant du territoire situé à l'ouest de Montréal, taux qui ne s'appliquaient que via Portland et vapeurs, sans comprendre l'assurance maritime. De Toronto, les taux de ce tarif étaient comme suit:

A		Classes 1	2	3	4
		Cents par 100 livres			
Saint-Jean, N.-B.	E.	100	84	67	50
	H.	106	89	71	51
Halifax, N.-E.	E.	100	84	67	50
	H.	110	93	74	55

E—Tarif d'été.
H—Tarif d'hiver.

Ces taux sont simplement cités comme donnée historique, et certes n'ont aucune influence sur la question présente car la route totalement sur rail *via* Rivière-du-Loup n'existait pas encore.

Vint ensuite l'ouverture de la route totalement sur rail, et les taux entre les endroits des provinces maritimes et le territoire à l'ouest de Montréal furent appliqués en additionnant au taux de Montréal une échelle de paliers. Le premier tarif de ce genre est de 1891-94 et donne les taux suivants:

	Classes		Paliers en sus du taux de Montréal	
	1	5	1	5
Toronto à Montréal	50c.	25c.	....	....
" Saint-Jean	80c.	40c.	30c.	15c.
" Halifax	86c.	43c.	36c.	18c.

Les archives concernant les tarifs sont peu explicites pour la période de 1894 à 1900, parce que l'organisation de cette commission n'a été terminée qu'en 1904, alors que tous les tarifs des diverses compagnies de chemins de fer ont été gardés en dossier. Mais pour la période de 1900 à 1916, on ajoutait au tarif de Montréal les paliers suivants:

	Classes	
	1	5
Saint-Jean	20c.	10c.
Halifax	22c.	11c.

Ces paliers ont nécessairement varié avec les autres taux de paliers ou proportionnels, suivant les divers tarifs, et l'on peut voir les changements dans le tableau suivant:

	Paliers ajoutés au tarif de Montréal			
	Saint-Jean Classes		Halifax Classes	
	1	5	1	5
1891-1894	30c.	15c.	36c.	18c.
1900-1916	20	10	22	11
1er déc. 1916	24	12	26	13
15 mars 1918	27½	14	30	15
12 août 1918	34	17½	37½	19
13 sept. 1920	47½	24½	52½	27
1er janv. 1921	45½	23½	50½	25½
1er déc. 1921	42½	21½	47	23½

Le tarif Toronto-Saint-Jean sert de base pour calculer tous les taux de transport dans l'un et l'autre sens entre les localités des provinces maritimes et le territoire de l'Ontario, car pour tous les endroits de cette dernière province, on applique le taux de Toronto avec modification suivant la localité, d'après les instructions données par la Commission dans l'ordonnance des taux internationaux; et pour l'autre extrémité, Saint-Jean sert de point de départ pour établir le taux de tous les groupes de localités de cette région. Ce système de calculer les taux entre les territoires en question a été appliqué bien avant la formation de la Commission et a depuis été étudié très attentivement, spécialement dans le cas des taux de l'Est en 1916, et l'on peut trouver une explication plus complète du système dans le jugement rendu à la suite de cette cause; ce système fait partie intégrante du tarif général tout entier en usage dans l'est du Canada, et ne pourrait être changé sans amener des perturbations considérables dans l'organisation des tarifs de ce territoire. Comme il n'y a pas de redressement à faire actuellement dans le tarif général de l'est du Canada, il ne saurait être question de changer le mode d'application de ces paliers.

Mais pour les taux de transport entre l'est du Canada et les endroits situés à l'ouest de Fort-William, la situation est tout à fait différente. Au lieu d'avoir en Ontario des groupes sur un territoire déterminé, comme dans le cas des taux

entre Ontario et les provinces maritimes, les taux de transport dans un sens ou dans l'autre couvrent tout le territoire entre Montréal d'un côté et Windsor et Sarnia de l'autre, tous deux inclus, entre Sudbury et Niagara-Falls, tous les endroits et tous les embranchements situés entre ces points ayant même taux, c'est-à-dire que ce territoire forme une zone. La raison paraît être la suivante: la navigation, partant de Montréal, desservant les points intermédiaires jusqu'à Sarnia applique un tarif général jusqu'à la tête des lacs, tandis que les endroits situés plus à l'ouest, comme Sarnia et Windsor, peuvent expédier à Saint-Paul et de là aux centres de l'ouest du Canada *via* Chicago par où le trajet est plus court. Pour les endroits situés à l'est de Montréal, on a coutume d'appliquer pour le transport dans un sens ou dans l'autre le taux de Montréal en ajoutant un palier. Montréal, par sa position géographique à la tête de la navigation océanique, et comme terminus de la navigation venant de l'ouest par les lacs et le fleuve, se trouve être un point naturel de raccordement. Le groupe couvert par ce tarif de zone présente une grande superficie: de Montréal à Windsor, 555 milles; de Montréal à Sudbury, 444 milles; de Niagara-Falls à Sudbury, 337 milles; et de Windsor à Sudbury, 480 milles. La distance de Montréal, l'endroit situé le plus à l'est, jusqu'à Fort-William, la tête de la navigation sur les lacs et le point de raccordement pour les tarifs entre l'est et l'ouest du Canada, est de 997 milles. Si le tarif de cette zone peut naturellement s'expliquer par les conditions naturelles du territoire, les endroits situés à l'est de Montréal se trouvent à souffrir d'un désavantage injuste par l'addition au taux de Montréal d'une échelle de paliers entiers, addition qui est contraire au principe usité dans le cas d'un taux pour long parcours.

Prenons par exemple, le cas de Saint-Jean, N.-B. à Toronto, Ontario, soit une distance de 810 qui donne, coupée en deux parties de Saint-Jean à Montréal, 466 milles, puis de Montréal à Toronto, 334 milles par le Pacifique; le taux de Saint-Jean à Toronto est de $1.25\frac{1}{2}$ pour les marchandises de première classe. De Montréal à Toronto, 83c.; donc la différence pour l'est de Montréal est de $42\frac{1}{2}$c. par 100 livres. Le taux de Montréal à Winnipeg, 1,417 milles, est de $2.67\frac{1}{2}$ première classe de marchandises, et le taux de Saint-Jean à Winnipeg, 1,885 milles est de $3.08\frac{1}{2}$, soit une différence de 41c. pour l'est de Montréal. En d'autres termes, la différence au-delà de Montréal pour le long parcours de Winnipeg est pratiquement la même pour un trajet de 1,885 milles que pour un trajet de 810 milles. Ceci est contraire à l'abaissement continu proportionnel à la longueur de parcours qu'on doit appliquer dans les tarifs de parcours entier, et résulte de l'application du système des paliers.

Le taux de Montréal à Winnipeg est formé d'un palier au montant de $1.39\frac{1}{2}$, première classe, de Montréal à Fort-William, auquel on ajoute le taux régulier de première classe de Fort-William à Winnipeg, soit $1.28. Le taux régulier de Montréal à Fort-William est de $1.99\frac{1}{2}$. Ceci démontre l'effet de la décroissance appliquée pour un long parcours par l'addition d'un palier réduit pour l'est de Fort-William au taux intégral d'au delà. Cette application n'est pas limitée à Montréal. Pour la première classe, le palier de Montréal à Fort-William est de $1.39\frac{1}{2}$ pour 997 milles et est représenté sur l'échelle A de parcours dans l'est par une distance de 450 à 475 milles, $1.40 pour première classe, ou en d'autres termes, par un parcours à peu près équivalent à la moitié de la distance réelle. Les différences au-delà de Montréal doivent être complétées par le tarif de zone d'après les divisions naturelles, par exemple, une zone de Montréal à Mégantic, Québec, une autre de Mégantic à Saint-Jean, N.-B., et les différences ne doivent pas excéder le taux du tarif A en comptant le parcours réel à l'est et au sud de Montréal de la même manière qu'entre Montréal et Fort-William, de sorte que la zone de Mégantic est tarifée à 12c. par 100 livres, première classe, et 6c. pour la cinquième classe, en plus du palier de Montréal fixé à $1.39\frac{1}{2}$, tandis que

la zone de Saint-Jean est de 24c. pour la première classe, et 12c. pour la cinquième classe, celle de Halifax, de 28c. pour la première classe et 14c. pour la cinquième, et les autres zones des provinces maritimes étant tarifées en proportion.

Cette commission n'a pas juridiction sur les chemins de fer Intercolonial et Transcontinental, mais si l'on applique ce principe à ces chemins de fer, alors, vu que Québec, placé à une distance de 1,352 milles de Winnipeg par le Transcontinental, jouit du taux de Montréal première classe à $2.67\frac{1}{2}$, Moncton devrait naturellement avoir le même palier (ce qui existe aujourd'hui) en plus du taux de Québec, que Saint-Jean, N.-B. en plus du taux de Montréal.

Le débouché par Saint-Jean donne le plus court parcours *via* le Pacifique pour atteindre Montréal; de Halifax et autres endroits, cette route devrait être gardée aux expéditeurs (avec choix de bifurcation à Sainte-Rosalie) de manière que l'avantage fourni par le parcours moins long du Pacifique puisse continuer à servir de facteur pour le calcul des taux.

Ces paliers pour la première classe en sus du taux de Montréal doivent être appliqués dans la proportion ordinaire à toutes les classes de marchandises entre 1 et 10, et lorsqu'il s'agit de tarifs à prix ferme, ces paliers doivent servir de taux maximum en sus du taux de Montréal pour les classes d'articles auxquels s'appliquent ces tarifs à prix ferme.

DEMANDE PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE DE SAULT-STE-MARIE

Le tarif a été établi comme corollaire de la cause des taux internationaux.

Lors des récentes séances, une demande a été faite de la part de la Chambre de commerce du Sault-Sainte-Marie pour que la limite nord-ouest du territoire auquel s'applique le tarif A soit reculée de manière à inclure l'embranchement se rendant à la ville de Sault-Sainte-Marie. Le représentant de la Chambre de Commerce avait compris, d'après sa déclaration, que les limites étaient Parry-Sound et North-Bay.

Dans la discussion qui s'ensuivit, il a été entendu que si North-Bay n'avait pas été incluse dans l'ordonnance primitive le territoire devait comprendre Sudbury. Il semble, d'après une étude des taux, qu'il s'est glissé une erreur, et que Sudbury devrait bénéficier de tous les avantages des taux du tarif A.

Ces taux du tarif A redressent certaines conditions résultant de la concurrence de la navigation et des chemins de fer des Etats-Unis. La ville de Sault-Sainte-Marie, qui a présenté la demande, est placée sur le parcours des lignes de navigation. Il semble, en vérifiant les taux, que Sudbury et Sault-Sainte-Marie ont jusqu'à un certain point bénéficié des avantages du tarif A. On a accordé à North-Bay les avantages du tarif A, mesure qui rentre dans le plan du tarif général. Puis pour le parcours au délà de North-Bay jusqu'à Sudbury et Sault-Sainte-Marie, on ajoute pour le parcours additionnel un taux de palier, qui est moindre que le taux du tarif A pour la même distance; c'est-à-dire qu'on n'accorde pas le tarif A pour le parcours entier, mais seulement jusqu'à North-Bay, et l'on complète par un taux moindre que celui du tarif A.

Comme je l'ai déjà dit, la réduction est arbitraire. Les tarifs généraux ne spécifient pas le parcentage exact de réduction.

Vu la preuve soumise par la demanderesse, et considérant que le territoire couvert par le tarif A a été étendu jusqu'à Sault-Sainte-Marie de la manière ci-dessus indiquée, il me semble juste de prendre des dispositions pour que le tarif A soit appliqué suivant les conclusions de la demande, mais en le basant sur le parcours entier.

Un rajustement semblable sera fait pour Sudbury.

Il faudra ajouter à l'chelle du tarif A le parcours additionnel nécessaire pour couvrir ce prolongement.

TAUX POUR LES MONTAGNES—COLOMBIE-BRITANNIQUE

Le jugement dans la cause des taux de l'Ouest allègue que le coût initial de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer dans les montagnes est plus élevé que dans les prairies. Il y est dit que "certaines différences dans les taux sont non seulement justifiables, mais nécessaires. La Colombie-Britannique ne nie pas que l'exploitation des chemins de fer en montagnes soit beaucoup plus coûteuse". Le jugement a décidé que ces frais plus élevés ne pouvaient pas être répartis sur tout le système de manière à donner à la Colombie-Britannique les mêmes taux que dans les provinces des prairies.

Dans la présente demande, on a émis plusieurs prétentions. On a appuyé sur les conséquences qu'on prétend faire découler des négociations qui ont amené la Confédération.

La question à décider dans ce cas est quelque peu analogue à celle qui était en jeu dans la *cause 346, 8 chemins de fer du Canada, le procureur général de la Colombie-Britannique vs le Pacifique-Canadien,* au sujet de laquelle on a jugé qu'en vertu des termes du contrat passé avec le gouvernement du Canada pour la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien, en date du 21 octobre 1880, appendice à la Loi 44 Victoria, chap. I, la seule partie pouvant se plaindre pour la non-observance des clauses du contrat était le gouvernement canadien.

On a allégué des prétendues conditions climatériques plus favorables qui peuvent modifier favorablement le coût de l'exploitation dans la Colombie-Britannique; et l'on a exposé aussi des conditions qui, prétend-on, doivent être considérées comme résultant de la construction du Canadien-National.

Il ne semble pas nécessaire de chercher quelles sont les questions, s'il en est, qui se trouveraient en jeu par déduction des conclusions adoptées au sujet du Canadien-National, conclusions définies dans l'arrêté en conseil suivant l'appel de la décision de la Commision dans le cas connu sous le nom de "Forty Per Cent Case". Il semble opportun d'appliquer ici l'opinion de feu le commissaire en chef Mabee, citée et approuvée dans le cas des taux de l'Ouest par le commissaire en chef d'alors, sir Henry Drayton. Cette opinion est comme suit: "La question que nous devons décider est quels sont les justes taux, sans nous occuper de ce que peut valoir une compagnie".

Considérant ce qui est dit dans les présentes au sujet de l'effet de la concurrence par la navigation et les chemins de fer des Etats-Unis dans la partie du Canada située à l'est des Grands Lacs, les taux de cette dernière région ne peuvent être pris comme base nécessairement appropriée pour établir les taux de la Colombie britannique.

Dans la cause des taux de l'Ouest, on a adopté comme base du tarif réglementaire du Pacifique le chiffre de $1\frac{1}{2}$ pour 1 mille. Ce chiffre, modifié par les tarifs de zone applicables dans ces parties, donne une moyenne de 30 p. 100 au-dessus du taux réglementaire des prairies. Dans la Colombie-Britannique, 85 p. 100 des marchandises sont transportées d'après des prix fermes. Puisque ces tarifs à prix ferme sont basés sur des pourcentages du tarif réglementaire, les effets du rajustement des taux réglementaires se trouvent atténués, bien que la proportion ne soit pas complètement gardée. Dans le transport des principales denrées de la Colombie en vertu des prix fermes, l'effet du taux des montagnes est dans plusieurs cas insignifiant.

L'avocat représentant la Colombie-Britannique a admis que les frais sont encore plus élevés dans la division de la Colombie-Britannique que dans la division des Prairies. Toutefois il appuie son affirmation sur les frais de transport à l'est des Grands Lacs. Comme je l'ai dit plus haut, il ne semble pas qu'on doive tenir compte, pour établir les taux de cette partie, des sections dont les taux sont gouvernés par la concurrence de la navigation et des chemins de fer des Etats-Unis.

Le raisonnement appliqué dans le cas des taux de l'Ouest justifie une revision des taux des montagnes tels qu'établis dans le tarif réglementaire du Pacifique. Après une étude attentive, nous croyons que la réduction suivante devra être mise en vigueur, la Commission ne se trouvant pas justifiée de faire de plus fortes concessions.

Les taux du nouveau tarif réglementaire du "Pacifique" seront calculés en appliquant, pour des distances allant jusqu'à 750 milles inclusivement (à peu près la plus grande distance de parcours dans la Colombie-Britannique) le chiffre de $1\frac{1}{4}$ pour un mille du tarif réglementaire des "Prairies", et en ajoutant, pour chaque 25 milles au-dessus de 750 milles, le taux de 25 milles du tarif réglementaire des "Prairies", de manière à produire un parcours entier réglementaire participant et du taux des montagnes et du taux des prairies.

Les taux de distribution ou de bétail à partir des centres reconnus comme poste de distribution dans la Colombie-Britannique, autres que ceux de Vancouver et New-Westminster et les endroits situés plus à l'est, seront calculés d'après le nouveau tarif réglementaire de la même manière qu'ils le sont présentement, en vertu de l'ordonnance générale n° 125 en date du 30 mai 1914, et de l'ordonnance n° 31648 en date du 11 octobre 1921, respectivement.

Tous les taux à prix ferme d'application locale entre les gares situées dans le territoire du Pacifique, comme ceux qui s'appliquent entre le territoire du Pacifique et celui des Prairies, seront réduits de manière à conserver avec le nouveau tarif réglementaire la même relation arithmétique qu'ils ont actuellement avec le tarif en vigueur, ces taux devant naturellement être le maximum exigible pour les articles spécifiquement énumérés dans lesdits tarifs spéciaux.

Les taux pour le grain et les produits du grain transportés des endroits situés dans les "Prairies" à des gares de la Colombie-Britannique pour la consommation domestique, sur la base du tarif des prairies mais en calculant un parcours effectif de $1\frac{1}{2}$ mille pour un mille de transport dans les montagnes, seront réduits en comptant $1\frac{1}{4}$ pour 1 mille de parcours en montagnes.

TAUX POUR LE BOIS DE SCIAGE

Vu que les taux sur le bois de sciage et les produits forestiers, y compris la pâte de bois, les billes, les perches, les poteaux, etc., doivent être réduits de $7\frac{1}{2}$ p 100, tel que spécifié ci-haut, il n'y a pas lieu de revenir sur la demande de l'Association des marchands de bois canadiens.

EXCÉDENT DE BAGAGE

Par l'ordonnance générale n° 308, le tarif de transport des voyageurs a été augmenté de 20 p. 100 jusqu'au 31 décembre 1920 inclusivement, et de 10 p. 100 de cette date au 1er juillet 1921, alors que les taux devraient revenir au prix réglementaire de 3.45c. par mille, et par la même ordonnance, les taux sur l'excédent de bagage ont été augmentés de 20 p. 100. Vu que les taux sur l'excédent de bagage sont calculés comme pourcentage du prix de passage des voyageurs, il est tout simplement logique, en réduisant les taux de transport des voyageurs, d'accorder la même réduction sur l'excédent de bagage, et, en conséquence, il est entendu que les taux sur l'excédent de bagage devront revenir à la base en vigueur avant le 13 septembre 1920.

EGALISATION DES TAUX ENTRE LES PROVINCES DES PRAIRIES ET L'EST DU CANADA

Le Gouverneur en conseil, dans l'appel de la cause connue sous le nom de "Forty Per Cent Case", a attiré l'attention de la Commission sur l'opportunité de

faire une enquête afin de savoir jusqu'à quel point il était possible de faire disparaître les différences de taux entre les diverses sections du pays. Cette suggestion n'a pas été faite avec l'idée que ces différences sont mauvaises en elles-mêmes. Sous l'empire de la loi des chemins de fer, les différences ou préférences ne sont pas interdites. Il a été prouvé par de nombreux exemples, dans le cas des taux de l'Ouest, que ce qui est défendu par les clauses de la loi, ce sont les préférences indues et les différences injustes. La Commission est donc obligée de voir à ce que dans les conditions actuelles les différences de taux ne tombent pas sous le coup des défenses spécifiées dans la loi des chemins de fer.

L'avocat représentant les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan a déclaré bien franchement: "En aucune circonstance je n'ai jamais dit que, dans mon opinion, les taux de transport d'un même article doivent être nécessairement les mêmes pour une même distance dans l'est que dans l'ouest ou vice versa. D'après moi, la même mesure appliquée à des choses différentes est tout aussi injuste qu'une mesure différente pour des choses égales, et je n'ai jamais, ni devant cette Commission, ni devant tout autre tribunal, ni dans les témoignages que j'ai rendus, rien allégué qui puisse porter à croire que je suis en faveur d'appliquer un taux quelconque qui soit nécessairement le même dans l'est que dans l'ouest pour une distance en particulier. Outre la distance, il y a nombre de facteurs à considérer". L'avocat continue en disant que les longs parcours sont plus importants dans l'Ouest, tandis que dans l'Est il vaut mieux compter par de courtes distances.

L'avocat, en établissant ainsi la question, appuie sur les conditions spéciales à chaque région, conditions qui doivent entrer en ligne de compte pour établir si un taux inférieur assigné à une distance donnée dans une région doit être pris comme base de comparaison avec une autre région. En présentant la question de cette manière, il n'a fait que suivre l'opinion clairement exprimée par feu le commissaire en chef Killam dans les décisions antérieures de la Commission, savoir: que les comparaisons de simple distance ne donnent pas une base juste de calcul, et qu'il faut considérer tous les faits essentiels. En d'autres termes, dans l'ensemble des règlements se dégageant de la Loi des chemins de fer, le parcours n'est pas une mesure rigide de comparaison; les différences interdites au sens de la Loi des chemins de fer, constituent une question qui doit être décidée par la Commission.

Au cours de son argumentation, l'avocat des provinces du Manitoba et de la Saskatchewan s'est principalement attaché à démontrer que dans les conditions présentes, il devrait y avoir une réduction sur les taux de transport des grains, et de plus une réduction sur les articles fondamentaux comme le bétail, le bois de sciage, le charbon et les instruments de production comme les instruments aratoires.

On a aussi suggéré que les articles placés dans les classes 5 à 10, non compris dans les tarifs à prix ferme, devrait être l'objet d'une réduction. Cette suggestion se réduit pratiquement aux classes 5 à 7, vu que la classe 9 ne comprend que le bétail, qui est transporté à prix ferme, ce qui enlève l'importance de cette classe au point de vue du tarif général. Le charbon, le bois de sciage et le grain sont aussi transportés à prix fermes.

Comme on l'a déjà dit, la loi a édicté une réduction des taux de transport des grains et de la farine. Par l'entremise de la Commission, il a été fait une réduction sur le transport du bétail. Les autres articles, le bois de sciage et le charbon sont énumérés spécifiquement dans le présent jugement.

On a fait mention du rendement plus élevé des lignes de l'Ouest, en prétendant que ce rendement était plus fort et dans les recettes brutes et dans les recettes nettes. En même temps, il convient de tenir compte du parcours plus considérable dans l'Ouest, spécialement en ce qui concerne le Pacifique.

Donc, la question fondamentale dans la présente demande, en ce qui concerne le Manitoba et la Saskatchewan, revient aux termes du renvoi devant la Commission par le Gouverneur en conseil: décider s'il y a des différences injustifiées entre les taux applicables aux provinces du Manitoba et de la Saskatchewan et les taux applicables à l'est des Grands Lacs. La province de l'Alberta n'était pas représentée par un avocat; mais les conclusions auxquelles on en arrivera touchant la justification ou l'injustice de l'écart entre les taux du Manitoba et ceux de la Saskatchewan, comparés à ceux de la région située à l'est des Lacs, s'appliqueront aussi aux taux de l'Alberta. Bien qu'il soit établi, comme nous l'avons dit précédemment, que l'Alberta n'était pas représentée par un avocat, on peut ajouter que l'avocat représentant la Colombie-Britannique a touché certains aspects de la question indiquée dans sa requête comme si les intérêts de l'Alberta et de la Colombie-Britannique étaient plus ou moins identiques. Tout de même, la province de l'Alberta n'a aucunement admis dans son dossier que l'avocat représentant la Colombie-Britannique représentait aussi l'Alberta.

En étudiant la situation faite par l'écart entre les taux du Manitoba et ceux de la Saskatchewan d'un côté, et ceux de la région située à l'est des Lacs, de l'autre, il faut tenir compte de la déclaration juste et franche faite par l'avocat représentant les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan disant, en substance, que le nombre de milles ne constitue pas un critérium fondamental de la distinction injuste. Il est nécessaire d'étudier les faits particuliers qui influent sur le redressement des taux dans les régions particulières.

Le jugement relatif aux *Taux de l'Ouest,* à la question de l'établissement de taux d'une classe spéciale à partir des têtes de ligne du Lac Supérieur et de la Côte du Pacifique, a établi, entre autres choses, qu'à propos des têtes de ligne des lacs entre Port-Arthur, Fort-William et Westfort et les points à l'ouest, il faudrait appliquer, pour le transport en destination et en partance des points à l'est de Winnipeg, la base du tarif des villes situées dans le territoires des prairies, en prenant comme maximum les taux de transport en destination de Winnipeg et de Saint-Boniface; que, pour le transport en destination et en partance de Winnipeg et Saint-Boniface les taux ne devraient pas être plus élevés que ceux du tarif officiel des Prairies pour un parcours de 290 milles; que, pour le transport en destination de et en partance des points au delà de Winnipeg, dans le territoire des Prairies les taux maxima de première classe devaient être ceux du tarif officiel des Prairies pour l'entier parcours, c'est-à-dire la distance véritable au delà de Winnipeg ajoutée au nombre de milles supposé être de 290 milles à l'est de Winnipeg.

Le jugement rendu dans la *Cause des Taux de l'Ouest* expose la manière dont on est arrivée à cette base de 290 milles à l'est de Winnipeg touchant le trafic en partance des têtes de ligne des lacs. Le point capital de cet arrangement consiste dans le fait que la distance entre le Lac et Winnipeg étant de 424 milles, on fait une concession de 134 milles en faveur du trafic dont il est question. Ce calcul a été basé sur les conditions des taux constatées dans l'Ouest. Le même arrangement n'existe pas en faveur du trafic entre l'Est et Fort-William.

Ici, encore il faut tenir compte des faits particuliers à la région dans laquelle se fait le redressement des taux, et il ne s'ensuit pas que l'arrangement auquel on fait ici allusion constituerait le critérium de la distinction lorsqu'il s'agirait d'une plainte touchant un redressement de taux différent à l'est des Lacs.

Ne perdant pas de vue les conditions spéciales dans lesquelles se trouve le territoire situé à l'ouest des Lacs, on a fait un redressement spécial des taux pour le transport d'un produit très important, les instruments agricoles. Pour le transport de ces instruments aratoires de points de l'est du Canada, par exemple, de Hamilton à Montréal, inclusivement, le taux de transport en destination de l'ouest est basé sur celui de Chicago, c'est-à-dire que c'est le taux de transport de Chicago aux dits endroits qui s'applique. Par suite du système voulant que les

taux des points situés à l'est de Montréal soient basés sur les différences entre ces points et ce dernier endroit, l'effet de cette réduction de taux se fait sentir jusqu'à des points situés plus à l'est, pour autant qu'il s'agisse des points de départ aux provinces des prairies. Cela encore est basé sur les conditions spéciales du trafic et ne devrait pas nécessairement constituer un critérium de la distinction injuste au point de vue des taux différents dans l'Est relativement aux mêmes distances en milles.

Au cours de son exposé, l'avocat représentant les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan a fait allusion à la différence qui existe dans la base de la classification. Dans l'Est, le taux de 5ème classe est la moitié du taux de 1ère classe. Dans l'Ouest, c'est le taux de 4ème classe qui est la moitié du taux de 1ère classe. Il a fait allusion à cet état de choses dans le but d'indiquer, entre autres choses, une différence considérable dont se ressent le taux important de 5ème classe; et, comme les taux de distribution sont calculés en soustrayant un pourcentage, on a prétendu que cette différence se faisait aussi sentir dans les taux de distribution.

En général, la conclusion à laquelle l'avocat voulait apparemment en venir était que la commission devrait établir elle-même une base.

Puisque l'on a fait tout spécialement allusion à la 5ème classe, certains commentaires s'imposent ici à ce sujet. Dans l'Est du Canada, le taux de 5ème classe est de 50 p. 100 plus bas que celui de 1ère classe; dans l'Ouest du Canada, il est de 55 p. 100. On peut remarquer, en passant, que dans l'Est du Canada, le taux de 4ème classe est de 37½ p. 100 plus bas que le taux de 1re classe, tandis que dans l'Ouest du Canada il est de 50 p. 100 plus bas que le taux de 1ère classe. En d'autres termes, si l'on part du taux de 5ème classe pour arriver, par gradation, jusqu'au taux de 1ère classe, on voit alors que dans l'Est du Canada le taux de 4ème classe est de 25 p. 100 plus élevé que le taux de 5ème classe, tandis que dans l'Ouest du Canada, il est de 10 p. 100 plus élevé que le taux de 5ème classe.

L'avocat a suggéré à la Commission d'établir elle-même un taux officiel, prenant la base de la Classification de l'Ouest américain.

Si l'échelle des taux de l'Ouest était établie de manière à accorder entre les différentes classes une relation conforme à celle de l'échelle des taux de l'Est, prenant comme point de départ le taux de la 1ère classe dans l'échelle de l'Ouest et établissant par gradation descendante les autres classes d'après le système de l'Est, le résultat serait une augmentation considérable des taux de toutes les classes inférieures à la 1ère.

Si la moitié de la 1ère classe dans l'Ouest était placée dans la position de la 1ère classe dans l'Est, cela reviendrait à prendre la 4ème classe actuelle de l'Ouest, qui est la moitié de la 1ère, et à la mettre dans la position de 5ème classe de l'Est, qui est aussi la moitié de la 1ère, puis établissant par gradation les autres classes d'après le système de l'Est, on obtiendrait le même résultat que celui que l'on obtient par l'autre méthode déjà mentionnée.

Le jugement rendu dans la *Cause des Taux de l'Ouest* touche à la question de l'uniformation des échelles de taux de l'Ouest, à l'article 19, sous la rubrique "Uniformisation". On peut y faire allusion ici puisque cette question fait partie de l'histoire du développement. La citation faite dans le jugement du passage du rapport du chef de la division du trafic de la Commission, feu M. Hardwell, met en relief les augmentations qui se produiraient si l'échelle des taux de l'Ouest était uniformisée d'après la base de l'Est du Canada.

Une autre question qui se rattache à la différence dans la base de la classification, c'est celle de la différence dans une des règles fondamentales de la classification, c'est-à-dire celle qui a trait au privilège des envois mixtes. Par suite du compromis résultant de l'attitude énergique prise par les spéculateurs de l'Ouest, la règle la plus généreuse des envois mixtes de l'Est ne peut pas être appliquée à l'ouest de Fort-William. A l'ouest de Fort-William la règle des

envois mixtes est limitée par le principe de la liste du commerce, et en général, l'on est porté, si l'on en juge par les résolutions soumises à la Commission par les associations commerciales des provinces des prairies, à restreindre la règle des envois mixtes aux marchandises expédiées normalement par wagon complet. Tout cela montre bien encore qu'il existe une différence dans les conditions du trafic de l'Est et de l'Ouest.

Lors d'une réunion tenue à Winnipeg le 26 avril 1921 et à laquelle assistaient les représentants des Boards of Trade de Brandon, de Calgary, d'Edmonton, de Lethbridge, de Montréal, de Moose Jaw, de Regina, de Toronto, de Vancouver, de Winnipeg et de la Chambre de Commerce de Saskatoon, de même que les représentants de l'Association des Manufacturiers canadiens, on a étudié la question de modifier le principe de la liste du commerce dans la classification; et la résolution suivante a été adoptée:

> 1.—Il a été décidé que pour servir les meilleurs intérêts tant de l'Est que de l'Ouest du Canada la règle 2 et les listes commerciales de la classification actuelle devraient être maintenues et substituées à la règle 10 projetée de la classification canadienne des marchandises, n° 17.
>
> 2.—Il a aussi été décidé qu'un comité de classification représentant les Chambres de Commerce de l'Ouest ou autres organisations d'affaires et les chemins de fer soit nommé dans le but d'étudier, de concert avec le comité de classification de l'Est, les dispositions de la nouvelle classification.
>
> 3.—L'assemblée a aussi été d'avis que l'on ne devrait aucunement modifier, pour le moment, les relations qui existent à l'heure actuelle entre les taux des différentes classes dans l'Est et dans l'Ouest du Canada, par suite des décisions de la Commission des chemins de fer au cours des enquêtes faites au sujet des Causes des Taux de l'Est et de l'Ouest et des ordonnances émises à ce propos et des ordonnances subséquentes.
>
> 4.—Le Président de cette réunion a reçu instruction de soumettre une copie de cette résolution à la Commission des chemins de fer, demain.

On pourra remarquer ici que la Chambre de Commerce de Saskatoon n'a pas approuvé le paragraphe 3, et que le représentant de la Chambre de Commerce de Vancouver a déclaré qu'il ne pouvait voter en faveur de cette résolution mais qu'il la soumettrait à son Board of Trade.

Il appert donc, dans les archives mêmes de la Commission, qu'au point de vue de cette question de la classification il existe des intérêts différents touchant le trafic entre les provinces des Prairies et le territoire situé à l'est des Grands lacs. On constate que, par suite des conditions commerciales dans l'Ouest, on est surtout porté à expédier les marchandises par wagons, ou par groupe de wagons et que, par conséquent, tout système d'uniformisation qui comporterait une augmentation des taux de transport des classes de marchandises expédiées distinctement par wagon complet entraînerait un sérieux bouleversement des affaires. Ici encore, nous constatons que les conditions différentes ont fait adopter des coutumes et des règles différentes, et la règle ou la coutume qui existe dans une région et qui accorde des taux différents ne constitue pas nécessairement une mesure de distinction injuste dans une autre division.

L'avocat des provinces du Manitoba et de la Saskatchewan a déclaré qu'il existait une différence dans la moyenne des distances parcourues dans l'est et l'ouest, et, tout en disant que dans plusieurs cas les distances plus courtes jouissaient de taux plus bas dans l'Ouest que dans l'Est, il a prétendu que le point important pour l'Ouest était le transport sur une longue distance. Il est donc à propos de conclure de cet exposé que le niveau des taux dans l'Est ayant trait, comme l'admet l'avocat représentant les provinces. au transport sur une distance

en moyenne courte, ne constitue aucun critérium établissant ce que devrait être le taux de transport sur une distance plus longue dans l'Ouest.

Dans son témoignage, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a déclaré que ses taux de transport des matériaux de construction étaient moins élevés dans les prairies que dans l'Est du Canada, puisque l'on y avait tenu compte de la nécessité de construire des abris.

Les exemples donnés mettent bien en relief le fait que des conditions de commerce di:érentes ont entraîné des taux et des systèmes de trafic différents, et attirent tout simplement notre attention sur le fait que ce n'est pas dans les taux abstraits mais bien dans les conditions concrètes réelles qu'il faut chercher le moyen d'établir si l'échelle des taux constitue ou ne constitue pas une distinction injuste.

Dans le jugement relatif aux *Taux de l'Ouest,* après avoir fait une analyse très soignée des règles de la Commission relatives à la distinction injuste et une analyse fouillée des conditions du trafic, la Commission a conclu que la concurrence par voie d'eau, parlant d'une manière générale, se pratiquait dans l'Est. Elle a constaté de plus que, dans l'ensemble, la base des taux de l'Est du Canada était justifiée d'après la base de la concurrence entre le transport par voie d'eau et le transport par voie ferrée et le jugement s'exprime dans les termes suivants:—

> "Pour les raisons déjà exposées, je suis d'avis que, bien qu'il existe une distinction entre les taux imposés à l'est et à l'ouest de Port-Arthur, la distinction est justifiée aux termes de la loi des Chemins de fer et des décisions de la Commission auxquelles j'ai fait allusion. Elle n'est ni illégale ni injuste."

Voir l'article 9 de ce jugement.

Lors de l'audition des témoignages dans la présente cause devant la Commission, on a porté une très grande attention à la question de la concurrence par voie d'eau au point de vue de son effet sur les taux dans l'Est du Canada. L'avocat représentant les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan était bien disposé à ne pas attacher trop d'importance à cette concurrence par voie d'eau. Il est vrai que, par suite des rajustements de tonnage résultant de la guerre et autres causes incidentes il y a eu des fluctuations dans le tonnage transporté par voie d'eau, cependant cela ne doit pas nous faire perdre de vue le fait que, de la mer jusqu'à un point assez avancé dans l'intérieur des terres, il existe une voie d'eau navigable par laquelle les navires peuvent à loisir entrer et sortir, n'étant pas tenus de suivre une route particulière et ne comportant pas les forts placements fixes que demande nécessairement le transport par voie ferrée. Il est également vrai qu'à côté de cette région du Canada se trouve les réseaux de voies ferrées des Etats-Unis qui se ressentent eux aussi des effets de ce trafic par voie d'eau; et il ne semble pas que des modifications importantes se soient produites à ce point de vue depuis le jour où a été rendue la décision relative à la Cause des Taux de l'Ouest.

Tandis que, par suite de la différences des conditions, ce à quoi on devait naturellement s'attendre, un grand nombre des taux des provinces des Prairies sont plus élevés que les taux de l'Est, la politique en vue dans les décisions de la Commission, y compris la présente décision, a été de réduire cet écart partout où la chose était possible.

La question a été énoncée brièvement dans la preuve rendue devant le Comité spécial nommé dans le but de s'enquérir du coût du transport par chemin de fer. L'avocat qui a représenté devant la Commission les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan a aussi représenté ces provinces de même que la province de l'Alberta devant le Comité. A la page 300 (édition anglaise) de son témoignage, parlant des différentes échelles, il a déclaré:—

> "D'abord, il y a l'échelle de l'Est qui, comme je l'expliquerai plus au long un peu plus loin, est maintenue à ce point par les maxima créés par

la concurrence du transport par eau, concurrence potentielle ou réelle, et aussi par la concurrence des chemins de fer américains."

Plus loin, à la page 301, faisant un résumé des dispositions de la loi des Chemins de fer relatives à la distinction, il s'exprime en ces termes:—

"Lorsque nous avons répondu que nous nous trouvions dans une position désavantageuse par suite des taux de l'Est, les chemins de fer ont répondu à leur tour et la Commission a jugé la réponse satisfaisante. Il est vrai qu'il existe une différence, une distinction, et j'ai l'intention de vous soumettre les quatre ou cinq décisions rendues à ce sujet dans toutes les causes touchant les taux, il existe une distinction, une différence désavantageuse pour nous, mais les chemins de fer ont réussi à montrer que cette distinction n'est pas injuste ou illégale, parce que les chemins de fer, dans l'est, se trouvent forcés de maintenir des taux plus bas par suite de la concurrence du transport par voie d'eau et des chemins de fer américains, chose qui échappe à leur contrôle, et c'est pourquoi cette concurrence justifie cette distinction."

La Commission maintient que la différence entre les taux des provinces des Prairies et les taux de l'Est du Canada, telle qu'exposée, ne constitue pas une distinction illégale ou une préférence injuste.

CONCLUSIONS

Tous les chemins de fer à vapeur au Canada soumis à la juridiction de la Commission doivent envoyer à la Commission de starifs, prenant effet le 1er août prochain, mettant en vigueur les réductions suivantes:

(*a*) Sur les articles, autres que le grain et la farine, mentionnés précédemment comme étant des denrées fondamentales: produits forestiers, matériaux de construction, brique, ciment, chaux et plâtre, pommes de terre, engrais (autres que chimiques), minerais, fer en gueuse, en masseaux, en lopins, tiges pour fil de fer et fer de rebut, une diminution de 7½ p. 100 de l'augmentation accordée par l'ordonnance générale n° 308 et les autres ordonnances touchant lesdites denrées et émises depuis cette date, laissant l'augmentation accordée par ladite ordonnance générale n° 338 dans l'Ouest du Canada, à 12½ p. 100 et, dans l'Est du Canada, à 17½ p. 100; les mots "produits forestiers" que l'on trouve dans cette liste devant être définis de la manière suivante:

Dans le territoire situé à l'est de Port-Arthur, Ontario, conformément à la liste des produits indiqués dans le tarif du C.P.C. C.C.C. n° E-3818 en prenant comme base le taux "A"; dans les tarifs de transport de la Colombie-Britannique aux endroits situés dans les provinces des Prairies d'après les produits basés sur les taux du groupe A et du groupe B, tels qu'indiqués dans le tarif C.C.C. n° W-2573 du chemin de fer Pacifique-Canadien; et des gares de l'Alberta et de la Colombie-Britannique aux gares de l'est du Canada conformément au tarif C.C.C. n° 30 de la Canadian Freight Association; aussi sur le bois de pulpe à l'ouest de Port-Arthur, Ontario.

Dans les cas où les réductions jusqu'ici accordées ou imposées sur ces produits n'ont pas atteint 7½ p. 100 tel que ci-dessus indiqué, les taux doivent être réduits en conséquence jusqu'à ce chiffre, et là où les réductions dépassent 7½ p. 100, elles seront maintenues au chiffre actuel.

Ces réductions sont calculées d'après la même base tant dans l'Est que dans l'Ouest du Canada dans le but de maintenir le même écart entre ces territoires que l'écart indiqué dans l'Ordonnance générale n° 308.

(*b*) Sur la houille, autre que l'anthracite et le charbon provenant de la tête des lacs et allant vers l'ouest, toutes les augmentations imposées par l'Ordonnance générale n° 308 doivent être rescindées;

(*c*) Sur les produits transportés d'après les tarifs de classe et les tarifs de faveurs entre les points à l'est de Montréal et les points à l'ouest de Port-Arthur et de Fort-William, le calcul des paliers tel que stipulé dans les présentes:

(*d*) Dans le territoire situé entre North-Bay et Sault Ste-Marie, les taux de l'échelle A doivent être appliqués;

(*e*) Les taux de la zone des montagnes doivent être réduits et ramenés à la base indiquée dans les présentes; et

(*f*) L'augmentation des taux de l'excédent de bagage, imposée par l'ordonnance générale n° 308, doit être annulée.

En dehors des exceptions susdites, tous les tarifs actuellement en vigueur, soit aux termes des dispositions de l'Ordonnance générale n° 308, modifiée par l'Ordonnance générale n° 350, soit à la suite de l'initiative personnelle des voituriers, doivent être maintenus en vigueur.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 366

Relative aux taux de transport des marchandises—1922

Dossiers n°s 30531, 30685, 30686 et 30686.2

VENDREDI, le 30 juin 1922.

L'honorable F. B. CARVELL, C.R., *commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*
A. C. BOYCE, C.R., *commissaire.*
J. G. RUTHERFORD, C.M.G., *commissaire.*
C. LAWRENCE, *commissaire.*

Après avoir entendu l'exposé de la question aux séances de la Commission tenues à Vancouver, le 7 avril et les 17, 18, 19 et 20 octobre; à Victoria, le 11 avril; à Kamloops, le 26 octobre; à Nelson, le 15 avril et le 29 octobre; à Calgary, le 18 avril et le 31 octobre; à Edmonton, le 20 avril et le 2 novembre; à Saskatoon, le 21 avril et le 3 novembre; à Regina, le 22 avril et le 4 novembre; à Brandon, le 23 avril et à Winnipeg, le 25 avril et le 8 novembre 1921; puis à Halifax, le 17 janvier; à Saint-Jean, le 19 janvier, et à Ottawa, les 15, 16, 17, 20, 21 et 22 février, et du 13 au 30 mars, 1922—séances auxquelles assistaient l'avocat et les représentants des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique, du Maritime Board of Trade, des Boards of Trade de Halifax, Montréal, Toronto, Sault Ste-Marie, Winnipeg, Calgary, Nelson, Lethbridge, Edmonton, l'Association des Manufacturiers canadiens, l'Association des Chemins de fer du Canada, l'Association des commerçants de bois du Canada, l'Association des Détaillants de charbon du Canada, de l'Association des Meuniers du Dominion, des United Farmers of Manitoba, des United Farmers of Alberta, des United Grain Growers' Asociation, de l'Association des Marchands de Gros de Calgary, de la Western Canada Live Stock Union, de la Canadian Aberdeen-Angus Association, de la Amherst Foundry, de la J. W. Cunningham Company, de Stetson Cutler & Company, de la Saskatchewan Co-Operative Elevator Company, de la W. Malcolm McKay, Limited, de la Northern Foundry and Machine Company, des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, et des Chemins Nationaux du Canada, et après avoir entendu les allégations faites aux séances—la Commission a rendu, le 30 juin 1922, le jugement dont une copie certifiée portant l'indication "A" est annexée aux présentes,—

La Commission ordonne:—Que toutes les compagnies de chemin de fer exploitant des chemins de fer à vapeur et soumises à la juridiction de la Com-

mission soient, et elles sont par les présentes, tenues d'envoyer immédiatement à la Commission des tarifs mettant en vigueur les taux imposés et autorisés par ledit jugement qui devient ainsi partie de la présente ordonnance; lesdits taux devront entrer en vigueur le 1er août 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

RELATIVEMENT AU PASSAGE INFÉRIEUR DE L'AVENUE ROAD, CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Jugement du commissaire en chef, en date du 30 août 1922, approuvé par le commissaire en chef adjoint dans un jugement distinct en date du 8 septembre 1922, approuvé également par le commissaire Boyce et par le commissaire Rutherford en partie dans un jugement distinct en date du 3 octobre 1922.

Cette cause fait suite à l'enlèvement du passage à niveau de Toronto-Nord, il y a quelques années, en vertu des ordonnances de cette Commission. La plupart des questions ont été réglées de gré à gré, et, finalement, le 26 décembre 1919, par son Ordonnance n° 29160 la Commission a enjoint à la Toronto Street Railway Company de payer à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien la somme de $13,807.01 et les intérêts jusqu'à la date du paiement, et a laissé en suspens une partie du compte portant la rubrique "Terrain et dommages" pour que le différend soit réglé entre les parties, ou, à défaut d'entente, par l'émission d'une nouvelle ordonnance de la Commission.

Comme les parties n'ont pu réussir à s'entendre, la Commission a confié à M. George A. Mountain, son ingénieur en chef, le soin de faire une investigation et de faire rapport, et, après plusieurs conférences avec les représentants des parties intéressées, ce monsieur a fait, le 11 mars 1922, le rapport suivant:

"Le 11 mars 1922.

"A. D. Cartwright, Ecr.,
"Secrétaire de la Commission des Chemins de fer,
Ottawa, Ont.

"Cher monsieur:

Dossier 12021-70. Enlèvement du passage à niveau de Toronto-Nord. Dommages aux terrains à l'Avenue Road, entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et la Toronto Railway Company.

"Cette question m'a été confiée après que j'eus réglé à la satisfaction des parties la question du coût du passage inférieur, du moins au point de vue des travaux de construction. La question devait être de nouveau étudiée au point de vue des dommages aux terrains. La dernière réunion a été tenue à Toronto le 4 mars 1922. M. C. H. Rust, représentait la Toronto Railway Company et le colonel R. Ripley le chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous avons étudié soigneusement les item qui font l'objet du différend et j'ai l'honneur de faire le rapport suivant:

(13-103)

"Je suivrai, dans l'énumération des item, l'ordre suivi dans l'état soumis par la chemin de fer Pacifique-Canadien.

"1. Achat des maisons portant les numéros 216 et 218 en vue des travaux de détournement de Marlborough Place. . . . . $ 16,287 00

"L'achat de ces maisons a été rendu nécessaire par suite de la construction du passage inférieur et je trouve cet item juste et raisonnable.

"2. Blake and Redden, Londres, Angleterre, frais relativement à l'opposition à la Toronto Railway Co. Appel. 407 86

"Cet item avait trait à certaines question légales, et M. Flintoft a consenti à me prier de n'en pas parler dans mon rapport, disant qu'il s'entendrait avec M. McCarthy.

"3. H. H. Williams, services professionnels relativement aux dommages.. .. .. 200 00

"Je trouve cet item raisonnable et juste.

"4. H. H. Williams, services professionnels relativement aux dommages.. .. .. 200 00

"Je trouve cet item raisonnable et juste.

"5. Dommages subis *relativement* aux maisons du Chemin de fer Pacifique-Canadien sur l'Avenue Road, à l'angle nord-ouest de l'Avenue Road et de l'avenue MacPherson.. .. .. 5,962 50

"Cet item a trait à une suite de maisons qui, indubitablement, ont subi des dommages par suite du fait que la rampe d'approche coupe la grande route en avant de ces maisons. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien, agissant au nom des parties dans les travaux de l'enlèvement du passage à niveau de Toronto-Nord a décidé d'acheter toutes ces maisons dans le but d'éliminer les dommages. Le chemin de fer est resté en possession de ces maisons pendant un temps assez considérable et M. Ripley m'a appris que les maisons avaient toutes été vendues, sauf une, je crois. M. Ripley m'a aussi appris que le chemin de fer n'avait subi aucune perte dans cette transaction. En conséquence, je suis d'avis que l'on ne devrait pas demander des dommages dans ce cas. Aucun montant d'argent n'a changé de mains et il ne me semble pas qu'il y ait lieu ici d'exiger un dédommagement quelconque du passage inférieur. C'est pourquoi, je biffe entièrement cet item.

"6. Autre lisière de terrain nécessaire à la construction d'un passage inférieur, à double voie, 16,000 pieds carrés à 90c.. .. ..$14,400 00

"On a enjoint au chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage inférieur supportant une double voie et on lui a permis de se servir, du côté nord, d'une lisière de terrain de 15 ou 20 pieds pour un talus, ou un mur de soutènement. Avant d'entreprendre ces travaux, les Chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien s'entendirent et décidèrent de construire un passage inférieur supportant quatre voies. En conséquence, l'espace requis pour le talus a été occupé par les voies des chemins de fer Nationaux du Canada. En d'autres termes, le remblai de la voie des chemins de fer Nationaux du Canada s'est trouvé à passer tout à fait au nord du remblai du chemin de fer Pacifique-Canadien faisant disparaître ainsi la nécessité, soit de construire un mur de soutènement, soit de faire servir cet espace aux talus du chemin de fer Pacifique-Canadien. Il n'y est donc pas d'achat de terrain. Aucun montant d'argent n'a changé de mains et je ne vois pas comment cet item, qui n'est qu'hypothétique, devrait être imputé aux frais de construction du passage inférieur; mais dans ce montant de $14,400 se trouve compris un item de $3,075 pour un morceau de terrain d'une forme triangulaire qui devrait, je crois, en toute justice pour le chemin de

fer Pacifique-Canadien, être maintenu. Il s'agit du lot 79, à l'angle sud-ouest de l'Avenue Road et de la MacPherson Avenue.

"Pour résumer, je crois que les item qui suivent et qui ont été étudiés séparément dans ce rapport sont raisonnables et justes et devraient être imputés au compte des dommages causés au terrain par suite de l'enlèvement du passage à niveau et la construction du passage inférieur de l'Avenue Road.

"Item n° 1.—Achat de maisons en vue des travaux de détournement de Marlborough Place.................$ 16,287 00

"Item n° 3.—H. H. Williams, services professionnels relativement aux dommages........................ 200 00

"Item n° 6.—Morceau de terrain d'une forme triangulaire sur le lot 79 à l'angle sud-ouest de l'Avenue Road et de la MacPherson Avenue.................. 3,075 00

"De ces item, 10 p. 100 est imputable à la compagnie du chemin de fer Toronto Railway aux termes de l'Ordonnance. A ce montant doit être ajouté l'intérêt depuis la date de l'achat jusqu'à ce jour, puisque la période est de plus de 10 ans. Je suppose que le taux de l'intérêt peut varier mais le calcul peut en être fait par les deux parties.

"Je me permets de suggérer qu'une copie de mon rapport soit envoyée à chacune des parties afin que celles-ci puissent faire les commentaires qu'elles croiront devoir faire à ce sujet.

"Votre dévoué,

"GEO. A. MOUNTAIN,
Ingénieur en chef."

Une copie de ce rapport a été envoyée à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de même qu'à la compagnie du chemin de fer Toronto Street Railway, mais, comme la première a refusé d'accepter le rapport, la question a été entendue devant la Commission le 5 mai dernier et à cette audition la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la compagnie du chemin de fer Toronto Street Railway étaient représentées par un avocat, et la cité de Toronto n'était pas représentée, cette dernière déclarant dans une lettre adressée à la Commission en date du 2 mai 1922 que ses intérêts étaient identiques à ceux du chemin de fer Pacifique-Canadien et qu'elle n'approuvait pas la position prise par la Toronto Railway Company et qu'elle ne s'opposait nullement à l'adoption du règlement indiqué par le colonel Ripley.

Il n'y eut aucune objection aux item suivants:—

N° 1—Achat des maisons en vue des travaux de détournement de Malborough Place...$16,287 00

N° 3—H. H. Williams, services professionnels relativement aux dommages 200 00

N° 4—H. H. Williams, services professionnels relativement aux dommages 200 00

Item n° 2.—Lors de l'audition, des témoignages ont été rendus établissant qu'une partie de cet item avait été payé sous forme de frais taxés, et je ne crois pas que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien insistait beaucoup pour que cet item soit inclus dans le compte.

Deux item importants, cependant, ont été étudiés sur lesquels la Commission doit rendre une décision. Il s'agit des item suivants:—

Item n° 5—Dommages subis relativement aux maisons du chemin de fer Pacifique-Canadien sur l'Avenue Road, à l'angle nord-ouest de l'Avenue Road et de la MacPherson Avenue................ $5,062 50

Item n° 6—Autre lisière de terrain nécessaire à la construction d'un passage inférieur, à double voie, 16,000 pieds carrés, à 90c.... 14,400 00

M. Mountain déclare, dans son rapport, que M. Ripley lui avait dit qu'on avait vendu toutes ces maisons sauf une et qu'on n'avait subi aucune perte dans cette transaction et, conséquemment, M. Mountain décida que l'on ne devait rien inclure comme partie de ce montant au compte de la *Toronto Street Railway Company*. Lors de l'audition, M. Ripley admit qu'il avait fait à M. Mountain à peu près la même déclaration que celle que mentionne le rapport, mais qu'après une nouvelle enquête, il avait découvert une erreur, et la compagnie du Pacifique-Canadien déposa l'état suivant:—

ÉTAT FINANCIER CONCERNANT LES MAISONS DU PACIFIQUE-CANADIEN, AVENUE ROAD, CORNER AVENUE ROAD ET MACPHERSON AVENUE

Prix d'achat en 1910	$35,150 00	
Frais d'achat, 2½ p. 100	818 75	
Intérêt jusqu'à 1919—9 ans à 5 p. 100	15,817 50	
Taxes payées sur les propriétés ci-dessus	6,091 13	
Frais de vente, 2 p. 100 sur $22,700—voir plus bas	454 00	
Assurance, $52.50 pendant 9 ans	472 50	
Réparations, 1 p. 100 par année—9 ans sur $30,510	2,745 90	
		$ 61,609 78
Vendues en 1919, cinq maisons pour	22,700 00	
Valeur de deux maisons non vendues (valeur en 1919)	8,500 00	
Crédit pour le n° 260 qui serait resté	4,640 00	
Loyers reçus	19,522 96	
		55,362 96
Perte sur les propriétés		$ 6,246 82

Après une nouvelle enquête, M. Mountain fit rapport à la Commission que, lors d'une entrevue entre le colonel Ripley, M. Rust et lui-même, le 23 juin dernier, ils étudièrent de nouveau ces item, et il fut convenu que l'item n° 5, de $5,962.50, devait être maintenu, mais ils ne purent s'entendre sur la question de l'intérêt sur ce montant, et, conséquemment, cet item devait être maintenu en établissant le total payé par le Pacifique-Canadien pour dommages aux terrains.

Ceci nous amène à la question importante qui constitue le différend entre les parties, savoir, l'item n° 6, comprenant les 16,000 pieds carrés de terrain, une valeur de $14,000, requise pour la construction d'un passage à souterrain pour deux voies. Il fut convenu par tous les intéressés que, si on doit permettre le paiement de cette lisière de terrain, les chiffres sont alors exacts.

Je trouve que les travaux furent autorisés en vertu de l'ordonnance n° 22855, datée du 12 novembre 1914, et qui se lit comme suit:—

ORDONNANCE N° 22855

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Répartition du coût de transformation d'un passage à niveau à Toronto-nord (rue Yonge non comprise).

Dossier n° 12021.70

JEUDI, 12 novembre 1914.

"D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*
"S. J. McLEAN, *commissaire.*
"A. S. GOODEVE, *commissaire.*

"Après l'audition de la cause devant la commission à Ottawa, le 5 mai 1914, en présence de l'avocat de la ville de Toronto, celui du Pacifique-

Canadien et celui de la compagnie du Toronto Street Railway, et ce qui a été soumis:—

"Il est ordonné:

"1. Que dix pour cent du coût de transformation du passage à niveau à l'avenue Road, Toronto-nord, soit payé par la compagnie du Toronto Street Railway.

"2. Que vingt pour cent du coût du passage souterrain au chemin Davenport, au chemin Spadina et à l'avenue Howland (jusqu'à concurrence de $5,000 dans chaque cas) soit payé à même la "Caisse des passages à niveau des chemins de fer."

"3. Que, après avoir déduit la contribution de la compagnie du Toronto Street Railway et celle de la "Caisse des passages à niveau des chemins de fer" (la rue Yonge non comprise), vingt-cinq pour cent de la balance soient payés par la ville de Toronto; les dites contributions seront basées sur le coût des travaux nécessaires à l'élévation de deux voies à treize pieds de distance d'axe en axe, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, comme l'indique le plan approuvé par la présente, et à la construction des passages souterrains nécessaires, y compris le coût des raccordements avec les voies latérales et des changements à faire subir à ces dernières qui existaient le 26 mai 1912, de manière à y donner accès; la contribution de la ville couvrira toutes les routes où la transformation du passage à niveau est effectuée, sauf à la rue Yonge, depuis le côté est de l'avenue Summerbill jusqu'à un point là où le passage sort du côté ouest du chemin Dovercourt.

"4. Que la balance du coût des dits travaux seront aux frais de la compagnie du Pacifique-Canadien."

"D'ARCY SCOTT,
"Commissaire en chef adjoint,
"Commission des chemins de fer du Canada."

L'interprétation à donner à l'article 3 constitue, d'après moi, tout le problème à résoudre.

D'abord, on avait l'intention d'élever les voies du Pacifique-Canadien seulement, et, plus tard, on décida d'élever également les voies du Canadian Ontario Northern et de les faire longer celles du Pacifique-Canadien. Après certains paiements de la Caisse des passages à niveau des chemins de fer, 10 p. 100 du coût total des travaux devraient être payés par la compagnie du Toronto Street Railway, 25 p. 100 par la cité de Toronto et la balance devait être au compte de la compagnie du Pacifique-Canadien, " lesdites contributions devant être basées sur le coût des travaux nécessaires à l'élévation de deux voies à treize pieds de distance d'axe en axe, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, comme l'indique le plan approuvé par la présente, et à la construction des passages souterrains nécessaires, y compris le coût des raccordements avec les voies latérales et des changements à faire subir à ces dernières qui existaient le 12 mai 1912 de manière à y donner accès."

D'après l'interprétation que j'accorde à cette clause, le coût de ces travaux doit être déterminé par le coût nécessaire de l'élévation de deux voies placées à une distance de treize pieds d'axe en axe sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, et il me semble que, en établisant le coût en prenant cette déclaration comme base, il est peu important que les deux voies aient réellement été construites par ce chemin de fer même ou en commun avec le Canadian Northern. On prétend, avec raison, je crois, que le Pacifique-Canadien n'a pas réellement acheté le terrain dont il s'agit, car, au lieu d'en faire usage pour leur régalage nord, ce

dernier a été maintenu par la construction de la voie du Canadian Northern et, conséquemment, M. Mountain est d'avis que, le terrain n'ayant pas été acheté, on ne devrait pas en inclure la valeur dans le coût.

Je regrette de dire qu'il m'est impossible d'accepter ce point de vue. C'était une méthode à laquelle avait recours l'ordonnance de cette commission pour s'assurer du coût, et, du moment que l'on accepte les quantités et les prix, il me semble que l'on ne peut en aucune façon éliminer cet item. Il est inutile de recevoir les arguments qu'ont avancés les compagnies de chemin de fer indiquant les fortes économies dans le coût des travaux résultant de la construction du Canadian Northern, économies entièrement à l'avantage du Toronto Street Railway. Les mots de la clause 3 dont on a parlé ici donnent la méthode de contrôler le coût, et, conséquemment, doivent être pris à la lettre, et on doit inclure les $14,400 dans le coût total des travaux.

Je trouve, par conséquent, que le coût total des travaux est comme suit:—

Item n° 1	$16,287 00
Item n° 3	200 00
Item n° 4	200 00
Item n° 5	5,962 50
Item n° 6	14,400 00

Comme les parties n'ont pu s'entendre sur la question de l'intérêt, je crois que l'on devrait permettre un intérêt de 5 p. 100 par année sur les item n° 1, n° 3 et n° 4, à compter de la date de l'ordonnance autorisant les travaux, savoir, le 12 novembre 1914, jusqu'à date, ce qui donne un montant de $2,450. Comme on ne s'est pas entendu sur l'item n° 5, et que ce dernier comprend un certain nombre d'item et une partie de la propriété qui n'a pas été vendue, j'ai accordé un intérêt de 5 p. 100 pendant deux ans, ce qui donne un montant de $596.25. Quant à l'item n° 6, qui comprend un terrain qui n'a pas été réellement acheté, je ne vois pas que la compagnie de chemin de fer ait droit à l'intérêt sur le montant, et, conséquemment, je n'accorde aucun intérêt sur cet item. Ceci nous donne un total de $37,049.50 pour le principal et $3,046.25 pour l'intérêt, soit un total de $40,095.75, comme montant dû à la compagnie du Pacifique-Canadien. Conformément à l'ordonnance, la compagnie du Toronto Street Railway doit payer 10 p. 100 de ce montant, soit $4,009.57, et une ordonnance sera émise en conséquence.

McLean, commissaire en chef adjoint:

D'après l'article 12, paragraphe 2, le point que comporte l'item n° 6 étant une question légale, l'opinion du commissaire en chef qui a présidé prévaut. D'ailleurs, je puis dire que j'ai étudié soigneusement le procès-verbal de la commission sur lequel on a basé, après l'audition du 5 mai, l'ordonnance n° 22855 émise le 12 novembre 1914.

Le procès-verbal indique que la compagnie du Pacifique-Canadien a soumis spécifiquement à la commission l'argument que cette dernière devrait, dans la répartition du coût—la situation quant au Canadian Northern étant prévue par l'obligation statutaire—s'occuper uniquement de la transformation des passages à niveau du Pacifique-Canadien, et on a jugé convenable d'en agir ainsi et de calculer séparément le coût additionnel dû au fait que le Canadian Northern est venu longer la voie du Pacifique-Canadien et de considérer séparément le coût des travaux du Pacifique-Canadien dans la répartition des obligations.

Après l'audition de la cause, on prépara le texte de l'ordonnance et copie de cette dernière fut adressée à l'avocat de la ville de Toronto, à celui du Pacifique et à celui du Toronto Street Railway. L'avocat de la compagnie du Pacifique, dans une lettre en date du 27 octobre 1914, suggéra de rédiger la clause 3 de l'ordonnance comme suit:—

"Que, après avoir déduit les contributions de la compagnie du Toronto Street Railway et de la "Caisse des passages à niveau" (laissant

de côté la rue Yonge), la ville de Toronto payera 25 p. 100 de la balance; les dites contributions seront basées sur le coût des travaux nécessaires pour élever les deux voies du Pacifique comme l'indique le plan et pour construire les passages souterrains nécessaires, y compris le coût des raccordements avec les voies latérales et des changements à faire subir à ces dernières qui existent actuellement et tel qu'indiquées sur ledit plan et situées sur les deux côtés de l'emplacement de la voie du Pacifique, de manière à y donner accès; la ville contribuera au coût des travaux sur toutes les routes où il y aura transformation du passage à niveau, sauf pour ce qui est de la rue Yonge, à partir de l'est de l'avenue Summerhill jusqu'à un point là où le passage sort à l'ouest du chemin Dovercourt."

En outre le texte de l'ordonnance que l'on a envoyé à l'avocat de la cité de Toronto et à celui de la compagnie du Toronto Street Railway, on leur a aussi envoyé copie de la clause 3, clause soumise par M. Beattie, dans le but d'obtenir leur appréciation.

M. Geary, dans une lettre en date du 3 novembre 1914, s'exprima ainsi:—

"Si ma mémoire est juste, il y eut une longue discussion quant aux voies qui devaient être élevées, et on en vint à la conclusion qu'on ne devait élever que "deux voies"; M. Beatty a prétendu qu'on ne devait élever que les deux voies indiquées sur le plan. Dans ce cas, naturellement, il s'agirait d'un régalage beaucoup plus considérable, car les voies se trouvent plus éloignées l'une de l'autre qu'il est nécessaire. J'avais compris que l'on devait élever les voies, travail au coût duquel la ville devait contribuer, sur un remblai assez large pour recevoir les deux voies du Pacifique-Canadien placées à la distance ordinaire. On se rendait à l'argument de la ville que le résultat de toute autre disposition permettrait à la compagnie du Pacifique de construire, aux frais communs de cette compagnie de chemin de fer et de la ville, un viaduc assez large pour recevoir non seulement les deux voies du Pacifique-Canadien, mais aussi une voie du Canadian Northern, et dans ce cas, d'obtenir, de ce dernier chemin de fer, une contribution substantielle au coût des travaux, contribution pour laquelle la ville n'obtiendrait aucun crédit. Si la compagnie du Pacifique veut construire un viaduc plus large qu'il est nécessaire pour recevoir deux voies, elle devrait le faire à ses frais; ces frais, en définitive, retomberaient sur le Canadian Northern."

On n'a reçu aucune communication, comme commentaire à la clause 3, de l'avocat de la compagnie du Toronto Street Railway. L'ordonnance fut ensuite émise le 14 novembre, tel qu'indiqué.

Si on étudie la clause 3 de l'ordonnance tel qu'émise, on s'apercevra qu'il y a eu trois changements de mots entre le texte qu'avait suggéré la compagnie du Pacifique-Canadien, après avoir reçu celui de la commission, et l'ordonnance tel qu'émise. On donne ci-dessous la clause 3 de l'ordonnance tel qu'émise avec les changements apportés au texte qu'avait suggérés M. Beatty; les changements sont placés entre parenthèses et sont en italiques:—

Que, après avoir déduit (*les contributions*) la contribution de la compagnie du Toronto Street Railway et de la caisse des passages à niveau (la rue Yonge non comprise), la ville de Toronto payera 25 p. 100 de la balance; les dites contributions seront basés sur le coût des travaux nécessaires pour élever (*l'embranchement des deux voies du Pacifique-Canadien comme l'indique le plan*) deux voies, à treize pieds de distance d'axe en axe, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, comme l'indique le plan approuvé par la présente, et à la construction des passages souter-

rains nécessaires, y compris le coût des raccordements avec les voies latérales et des changements à faire subir à ces dernières (*et les voies qui existent actuellement et telles qu'indiquées sur le dit plan et situées sur les deux côtés de l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien*) qui existaient le 26 mai 1912, de manière à y donner accès; la contribution de la ville couvrira toutes les routes où la transformation du passage à niveau est effectuée, sauf à la rue Yonge, depuis le côté est de l'avenue Summerhill jusqu'à un point là où le passage sort du côté ouest du chemin Dovercourt.

Bien que l'on ne donne pas les raisons du jugement rendu à la suite de l'audition de 1914 dont on a parlé, il est évident, d'après les témoignages rendus et les suggestions faites relativement au texte de l'ordonnance, que la commission a étudié soigneusement le point que soulève l'argument de M. Beatty, et les termes de l'ordonnance, si on les compare à ce que l'on trouve au procès-verbal, indiquent clairement que les mots "les dites contributions seront basées sur le coût des travaux nécessaires à l'élévation de deux voies à treize pieds de distance d'axe en axe avec comme l'indique le plan approuvé par la présente" ont été employés à dessein afin d'établir explicitement que les calculs de la contribution devaient être basés exclusivement sur le coût d'une structure destinée à recevoir les deux voies du Pacifique-Canadien et les frais nécessaires que comportent les travaux à exécuter.

J'accepte la décision du commissaire en chef quant aux divers points soulevés dans l'exposé des raisons qui ont motivé le jugement.

Le COMMISSAIRE RUTHERFORD:

J'approuve le jugement du commissaire en chef, sauf pour ce qui est de placer au crédit de la compagnie du Pacifique-Canadien l'item n° 6 de l'état des dépenses de cette compagnie relativement au passage souterrain de l'avenue Road dont parle ledit jugement.

Cet item n° 6 comporte une somme de quatorze mille quatre cents dollars ($14,000) que la compagnie du Pacifique-Canadien a exigée comme étant le prix de 16,000 pieds carrés de terrain inclus dans l'estimation initiale du coût; la compagnie de chemin de fer prétendait que le terrain dont il est question devait être acheté afin de pouvoir élever ses deux voies et les placer à treize pieds de distance d'axe en axe, comme en décidait l'entente. La dite somme de quatorze mille quatre cents dollars ($14,400) avec l'intérêt ($5,337.86) sont inclus dans le total de $51,809.58 que mentionne la compagnie du Pacifique-Canadien dans son état sur lequel est basée la répartition des contributions de la ville de Toronto et la compagnie du Toronto Street Railway.

Comme la compagnie du Canadian Northern a participé à la construction de ces passages souterrains qui ont nécessité l'achat et l'usage par cette compagnie de 16,000 pieds carrés du terrain dont il est question, la compagnie du Pacifique-Canadien n'a pas réellement acheté le dit terrain, et conséquemment, on ne devrait pas permettre, à mon avis, que la somme en soit exigée.

Le commissaire en chef, dans son jugement, refuse d'accorder à la compagnie du Pacifique-Canadien, l'intérêt sur le montant pendant les huit années qui se sont écoulées de 1914 à 1922, parce que le terrain n'a pas été réellement acheté.

Je suis d'avis que la compagnie du Pacifique-Canadien n'a pas droit à cet intérêt, mais je ne puis admettre qu'elle a droit au capital, ou à l'intérêt que ce capital, indirectement, produira à l'avenir.

REQUÊTE DE LA VILLE DE HAMILTON *re* LE CROISEMENT DES VOIES DU CHEMIN DE FER T. H. & B. ET DU GRAND-TRONC PAR L'ÉGOUT COLLECTEUR DES EAUX PLUVIALES DANS LA VILLE DE HAMILTON

Jugement du commissaire Boyce, en date du 26 octobre 1922, approuvé par le commissaire Lawrence et par le commissaire en chef adjoint dans un jugement séparé daté du 30 octobre 1922.

Ces causes furent entendues ensemble, les arguments de l'avocat se rapportant uniquement à la question de la répartition du coût des travaux que la ville demandait à la commission permission d'exécuter. Il s'agissait, dans chaque cas, de poser un égout, ou "égout collecteur des eaux pluviales", sous les voies des chemins de fer, respectivement, là où ces dernières traversent les rues de Hamilton mentionnées dans la requête de la ville.

Il n'existe, dans aucun cas, de différend quant à la nécessité des travaux. Dans chaque cas, le chemin de fer intéressé ne s'objecte pas à ce que le travail se fasse, et si ce n'était la nature spéciale de la requête de la ville qui insiste pour que la compagnie de chemin de fer paye le coût de la pose de l'égout sous la voie et, lorsque nécessaire, (comme dans le cas de deux des requêtes) le coût de l'élévation de la voie, la requête tomberait, avec la permission d'exécuter les travaux, dans la catégorie des cas que règle l'article 269 (paragraphe 3) de la Loi des chemins de fer, et des règlements adoptés en vertu de cet article, et la commission serait dispensée d'émettre une ordonnance.

Conséquemment, dans chaque cas, la commission a dû émettre une ordonnance autorisant l'exécution des travaux, laissant en suspens la question de la répartition du coût pour étude supplémentaire.

Le principal argument de la ville soutenu lors de l'audition et dans les représentations subséquentes, est à l'effet que dans chaque cas la rue de la ville ayant la priorité (déclaration que ne conteste pas la compagnie de chemin de fer) cette priorité existe encore et contraint la compagnie de chemin de fer intéressée à payer les frais supplémentaires qu'entraîne la pose de l'égout collecteur des eaux pluviales, sous la voie, que la ville pose le long de la rue, à cause de l'anologie des principes que suit généralement la commission lorsque cette dernière applique ce que l'on désigne comme "la règle de la priorité" dans les cas où les routes traversent une voie ferrée. M. Waddell, avocat de la ville, a soutenu, *inter alia,* que le sol et franc-alleu des rues de la ville que traverse la voie ferrée appartiennent à la ville, et que le franc-alleu comporte le droit au sous-sol, et que la pose d'un égout collecteur des eaux pluviales par la ville sous ses rues constitue un usage nécessaire et raisonnable de sa propriété auquel le chemin de fer devient sujet, aux croisements, par le fait que le chemin de fer est junior au point de vue de l'époque d'établissement, et conséquemment la compagnie est tenue de contribuer au coût additionnel qu'entraîne la pose de l'égout collecteur le long de la rue, sous la voie ferrée.

On a aussi soulevé la question du statut et des titres de la ville relativement à ses rues, et bien qu'une conclusion dans un sens ou dans l'autre sur les arguments avancés respectivement par la ville et par la compagnie sur ce point ne réglerait peut-être pas la question de contribution au coût des travaux, ce qui importe le plus, il est bon d'examiner avec soin ce que contiennent ces arguments respectifs.

Le statut et les titres de la municipalité relativement à la rue à l'époque du croisement de cette dernière par le chemin de fer Dominion dépend de l'interprétation que l'on accorde aux articles de la loi concernant les municipalités, alors en vigueur, et qui définissent ces titres. La Loi concernant les municipalités (Ontario) de 1903 (3 Ed. VII, chapitre 19, articles 598, 599, 601), donne

le même texte que les statuts revisés d'Ontario de 1897 (chapitre 223, articles 598, 599, 601), tout comme les textes antérieurs que l'on a refondus. Ces articles, d'après le texte des statuts refondus de 1903, peuvent être retracés à une date assez éloignée pour s'appliquer à l'époque où les voies ferrées dont il est question ont été placées dans les rue de la ville de Hamilton.

Le changement apparent dans la définition quant aux titres que l'on trouve dans les articles 599 et 601 de ces lois a donné lieu à des discussions prolongées et ont été sujet d'un doute judiciaire quant à la signification exacte des deux articles.

Abell v. York, 61 S.C.R., pp. 350-351.
Manuel municipal de Biggar, p. 818.

Il y a raison de croire que le texte des deux articles de la Loi concernant les municipalités d'Ontario, 1903, dont on a parlé, laisse supposer qu'on a voulu accorder moins d'importance à l'article 601 qu'à l'article 599, vu surtout que les mots "sol et franc-alleu", employés dans l'article 599, ne se répètent pas dans l'article 601, ce qui laisse entendre que bien qu'en vertu du premier article le "sol et le franc-alleu" ont été cédés, à cette époque, à la Couronne, le dernier article donne à la municipalité la possession et le contrôle de la rue pour fins municipales, c'est-à-dire, qu'en vertu de l'article 599 la franc-alleu a été cédé à la Couronne, et en vertu de l'article 501, la possession a été donnée à la municipalité pour fins municipales, ce qui s'accorde avec les titres respectifs des deux articles, même si on remonte jusqu'en 1897, savoir: 599, "Franc-alleu à la Couronne" 601, "Possession à la municipalité". Si, en vertu de l'article 599, tel que rédigé alors, le "sol et franc-alleu" d'une grande route étaient, en vertu d'un statut, cédé à la Couronne, le même titre pour la même grande route ne pouvait appartenir à la municipalité.

La différence dans l'interprétation de ces deux articles, quel que douteuse qu'elle puisse sembler, a nécessité l'introduction d'un nouvel article dans la Loi concernant les municipalités (Ontario) 1913, statuts refondus, chapitre 192, article 433, lequel décrète ce qui suit:—

> "Sauf dans les cas où il en est expressément statué autrement, le sol et franc-alleu de toute route seront cédés à la corporation ou aux corporations, à la municipalité ou aux municipalités, au conseil ou aux conseils qui actuellement ont juridiction sur cette route *en vertu des dispositions de cette loi" (1913)*

Cette législation n'a pas été passée sous forme de déclaration dans le but de régler le point de loi qui donnait lieu à des différends sur l'interprétation des anciens articles des lois antérieures dont on a parlé, et conséquemment, n'était pas rétroactive mais n'avait force de loi que de la date de sa mise en vigueur, (1913) et son effet a été de donner le "sol" et le "franc-alleu" d'une grande route à la municipalité "qui actuellement a juridiction sur cette route en vertu des dispositions de cette loi" (voir loi de 1913). Il semblerait, par conséquent, que l'argument de la priorité des droits, (quant aux chemins de fer dont il est question) de faire usage du sous-sol des rues de Hamilton, pour les fins actuelles, dépendent (dans Ontario) de la législation de 1913 dont on a parlé plus haut, et que, à la date de la mise en vigueur de la loi de 1913, ces droits ont été *alors* cédés à la ville, et conséquemment, il semble y avoir de la force dans l'argument qu'ont avancé les chemins de fer, que vis-à-vis le chemin de fer d'alors sous l'autorité du Dominion, la municipalité n'avait acquis aucune priorité quant au sous-sol, tout au contraire, bien qu'elle ait la priorité quant aux droits à la surface pour les fins des grandes routes, et que la pose des conduites d'eau sous la rue ne constitue pas une incidence au titre de la ville quant à la propriété de la rue d'après ce que décrète la loi.

C'est là les conditions quant à la législation d'une province (Ontario). Dans toutes les provinces du Dominion, le sol et le franc-alleu ne sont pas cédés à la municipalité locale, dans Québec, où la propriété est cédée à Sa Majesté (en vertu des droits de la province), et dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, où la propriété est cédée à Sa Majesté (en vertu des droits du Dominion) le droit que Sa Majesté possède au sous-sol et au franc-alleu des grandes routes n'a jamais été retiré. La priorité d'un chemin de fer du Dominion traversant diverses provinces du Canada et croisant les grandes routes dépendrait par conséquent, des lois provinciales qui s'appliquent au titre des grandes routes de chaque province, si la priorité doit dépendre, quant à l'usage des grandes routes pour d'autres fins que celles du trafic en général, sur la loi locale statuant sur le titre quant au sol et au franc-alleu. Le point soulevé, je crois, devrait pouvoir être réglé sur une base plus stable et plus uniforme que celle-là.

Les dispositions de la Loi de l'Amérique Britannique du Nord, sur lesquelles s'est appuyé l'avocat de la ville dans son argumentation, sont importantes relativement aux chemins de fer dont il est question, qui tous sont des "travaux et entreprises" de l'une ou l'autre des classes mentionnées dans les exceptions (*a*) et (*c*) de la clause 10 de l'article 92 de la Loi de l'Amérique Britannique du Nord, mais des dispositions, en elles-mêmes, et telles qu'elles ont été interprétées et appliquées dans des décisions judiciaires, ne me semblent pas donner plus de force à l'argument de la ville quant au droit constitutionnel que mentionne le plaidoyer. D'après l'article 92 de la Loi de l'Amérique Britannique du Nord, clause 13, "La propriété et les droits civils dans la province" forme une des classes de sujets sur lesquels les législatures provinciales ont seules droit de légiférer, mais la clause 10 fait une exception spécifique des travaux et entreprises à charte du Dominion des classes que mentionnent les alinéas (*a*), (*b*) et (*c*), de cette clause, et la clause 29 de l'article 91 et le dernier paragraphe de l'article suivant disent clairement que ces chemins de fer tombent exclusivement sous l'autorité législative du Parlement du Canada.

En vertu des lois du Parlement du Canada, les chemins de fer concernés ont obtenu le pouvoir d'exécuter leurs travaux et entreprises respectifs, et en vertu de ce pouvoir, mais sujet aux dispositions, conditions et garanties que prescrit la loi des chemins de fer, on a traversé les rues de la ville de Hamilton et posé la voie ferrée sur ces rues aux croisements, non en vertu d'une loi provinciale, mais en vertu du pouvoir suprême du Parlement. Les dispositions de la Loi des chemins de fer du Canada définissent les conditions d'après lesquelles les chemins de fer qui sont sous la juridiction du Parlement du Canada peuvent violer les droits des individus, ou des corporations privées ou publiques —y compris les corporations municipales, constituées par l'autorité provinciale (e.g., voir articles 255-258 de la Loi des chemins de fer, 1919). Ces conditions sont là pour sauvegarder, disons, les droits publics que représente l'autorité municipale (ou locale) ou le gouvernement. Un chemin de fer du Dominion qui croise une rue publique sans se conformer aux exigences des lois fédérales viole, par le fait même, la propriété privée et on peut l'en empêcher, mais dès qu'il a obtenu l'autorisation du pouvoir fédéral légalement constitué (soit du comité des chemins de fer du Conseil privé, avant l'établissement de cette commission, soit de cette dernière qui possède maintenant le pouvoir d'accorder ou de refuser cette permission suivant les diverses conditions), il est là comme entreprise du Dominion, en vertu de l'autorité et du pouvoir suprêmes du Parlement du Canada et n'est sujet à aucune des dispositions du statut provincial sur le contrôle municipal. Conséquemment, en vertu de ce pouvoir suprême, et en vertu des dispositions de la Loi de l'Amérique Britannique du Nord, que j'ai citées, il acquiert le droit de violer la propriété et les droits civils dans les provinces. Et, ayant acquis ce pouvoir suprême, on ne peut, je crois, disputer

avec raison ou force que ce pouvoir suprême puisse, après plusieurs années, se trouver affecté, opposé ou diminué parce que la municipalité prétend posséder ce que l'on pourrait appeler un "droit latent ou incohérent" au sous-sol de la rue que traverse la voie ferrée en vertu d'une autorité législative supérieure.

Ch. de fer P.-C. *vs* Le Roi, 7 C.C.R. 176.
Compagnie du P.-C. *vs* la municipalité de Notre-Dame-de-Bonsecours (1889) A.C. 367, p.p. 372, 373.
Ville de Toronto *vs* Bell Tel. Co., 3 O.L.R. 465. Décision renversée en appel, 6 O.L.R. 335.
Tennant *vs* Union Bank of Canada (1894), C.A. 31.
Canada Atlantic Railway Co. *vs* Ottawa, C.C.R. 298.
Madden *vs* Nelson & Fort Sheppard Ry. Co. (1899), C.A. 626, pge 628.

Et dans le cas où en vertu de l'autorité du Dominion, un chemin de fer traverse une voie publique, il a le droit de passage sans prendre des procédures en expropriation et sans payer une compensation à la municipalité. Les intérêts moindres, ou locaux, des gens de la municipalité sont, en vertu de la loi dont on a parlé, sujets aux intérêts supérieurs des gens de tout l'état; ces intérêts supérieurs se trouvent dans des travaux dont la nature est, d'après statut, à l'avantage général du Canada.

Canada Atlantic Ry. Co. *vs* Ottawa, 2 O.L.R. 336 4 O.L.R. 56.
Voir aussi Maire, etc. de Birkenhead *vs* L. & N.W.R. Co. 15. Q.B.D. 572; jugement de Brett, M.R., p. 578.

Conséquemment, l'argument que nous a soumis l'avocat de la ville dans son plaidoyer, que les dispositions de la Loi de l'Amérique Britannique du Nord relatives à la sauvegarde de la juridiction exclusive des législatures des diverses provinces sur les questions affectant la propriété et les droits civils des provinces et dans les provinces peuvent être invoquées à l'appui de la prétention de la ville relativement à la répartition du coût des travaux, ne semble pas être bien fort, car,—

(*a*) Tous les droits dont jouissait la cité à l'époque que la compagnie de chemin de fer a décidé de poser ses tuyaux d'égout ne sont pas atteints maintenant par la présence du chemin de fer sauf dans la mesure des frais supplémentaires que la présence du chemin de fer a rendu nécessaire pour la construction des ouvrages municipaux;

(*b*) Sous l'empire de la Loi des chemins de fer la Commission à titre de successeur, au point de vue de la juridiction et des fonctions à remplir, du comité des chemins de fer du Conseil privé, possède le pouvoir d'imposer les termes et conditions qui sont prévus dans la Loi des chemins de fer et dans la Loi spéciale comme étant suffisantes et s'appliquant à divers moyens et à diverses conditions pour la sauvegarde des droits et des intérêts de la municipalité.

Par conséquent, les lois fédérales, la Loi des chemins de fer, 1919, doivent accorder l'autorisation de fournir le remède que la cité demande. Cela est évident même puisque la cité a présenté cette requête à la Commission sous l'empire de la Loi des chemins de fer du Canada. Puisque la cité présente cette requête c'est dire qu'elle reconnaît la situation légale qui est, comme je me suis efforcé de le démontrer, la suivante: la compagnie du chemin de fer ayant construit sa voie, avec l'autorisation d'une loi fédérale, en travers d'une rue, la cité doit s'adresser à cette autorité dûment constituée pour demander la permission d'intervenir auprès de la compagnie du chemin de fer et de l'empêcher d'exercer les pouvoirs municipaux qu'elle a obtenus de la législature provinciale pour l'usage de sa rue, pour toute l'étendue de cette partie de la rue occupée par ce chemin de fer, et sur laquelle, sans la présence du chemin de fer, en vertu de

l'autorité susmentionnée, la cité aurait juridiction complète et plein contrôle en vertu de la loi provinciale.

La requête de la cité doit tomber, je crois, sous l'effet et être gouvernée par les dispositions de l'article 269 (*b*) de la Loi des chemins de fer, 1919, lequel article est le seul qui soit applicable aux fins principales visées, savoir: obtenir la permission de poser des tuyaux pour l'écoulement des eaux après les gros orages en dessous du chemin de fer. Ces tuyaux constituent un moyen auxiliaire de drainage (commun à toute la cité et pour le bénéfice de la cité en général), pour l'écoulement du surplus des eaux que les orages entraînent subitement dans le système de drainage de la cité. Il n'est pas applicable au drainage d'une section particulière quelconque et partant n'est pas visé dans aucun article de la Loi des chemins de fer ayant trait aux obligations de la compagnie de chemin de fer concernant le drainage de toute région particulière occupée par le chemin de fer; par conséquent, c'est purement un projet de drainage municipal et la compagnie de chemin de fer n'en détermine aucunement la nécessité et se trouve indifférente à son utilité.

L'article 268 n'est pas applicable, je crois, pour la raison évidente qu'il (*a*) s'applique seulement à la période de construction, et (*b*) qu'il n'y est aucunement question du drainage du terrain avoisinant le chemin de fer ni de l'obligation que cet article comporte pour la compagnie de chemin de fer d'en effectuer le drainage. L'article 270 n'est pas, non plus, applicable pour la raison évidente que les procédures qui y sont stipulées doivent être faites sous le régime des lois provinciales de drainage en tant ou dans la mesure qu'elles sont applicables en tout ou en partie et il ne serait d'aucune importance ici de discuter le côté constitutionnel d'une telle procédure. L'applicabilité de l'article 270 est réglée en ce qui concerne la présente requête par le fait qu'il n'a pas été invoqué, qu'aucune procédure n'a été prise sous le régime de ses dispositions, et la Commission ayant maintenant des ordonnances approuvant la requête de la cité, et les dispositions de cet article (270) (paragraphe 2) en rendent les termes non applicables.

L'article applicable (269 (*b*)) décrète ce qui suit:—

> Chaque fois (*b*) "qu'une municipalité ou un propriétaire foncier désire obtenir des moyens de drainage, ou le droit de poser des conduites d'eau ou autres tuyaux, provisoirement ou à demeure, en travers, le long ou en dessous du chemin de fer ou des ouvrages ou terrain de la compagnie;"

La requête de la cité, sous l'empire de cet article est pour "*obtenir le droit*", etc., de poser des conduites d'eau. La prétention de la cité, concernant la libre possession de ses terrains que comporte ce droit est par conséquent incorporée dans la présente requête.

Maintenant, comme je l'ai fait remarquer, il n'y a aucune divergence d'opinion quant à l'exécution des travaux, c'est-à-dire que la compagnie ne s'est pas opposée à ce que permission soit donnée à la cité de faire passer ses tuyaux pour l'écoulement des eaux pluviales en dessous du chemin de fer, les travaux étant poursuivis avec les garanties suffisantes pour la sécurité de la voie. En vertu du paragraphe 3 de l'article 269 la commission n'a pas besoin de rendre d'ordonnance quand la compagnie de chemin de fer a donné son consentement alors que l'on procède conformément aux règlements généraux de la commission qui s'appliquent dans un cas comme celui-là.

L'article 269, dans la Loi des chemins de fer 1919, est l'article 250 de l'ancienne Loi consolidée des chemins de fer, 1906, mais l'article 250 de l'ancienne loi ne renfermait pas le paragraphe 3 susvisé, mais l'ancien article contenait *bien* les autres prescriptions contenues dans l'article présentement invoqué tout aussi bien que ce qui est prévu à l'article 268 de la présente loi.

La disposition concernant l'indemnité à payer un propriétaire lésé, contenue dans la dernière partie du paragraphe 2 de l'article 269 de la présente loi n'était pas insérée dans l'article 250 de l'ancienne loi. Dans les requêtes présentes il n'est pas question jusqu'ici d'indemnité entre la cité et un propriétaire.

Dans l'exercice de ses pouvoirs cette Commission, par l'ordonnance générale n° 74 en date du 19 avril 1911, a établi, sous l'empire de l'article 250, les règles et règlements concernant la pose de conduites d'eau, etc., et cette ordonnance mettant en vigueur ces règlements qui ont été adoptés en vertu des pouvoirs conférés par la loi (article 34). décrète ce qui suit (Ordonnance générale n° 74, article 3):—

> 3. Que toute ordonnance de la Commission permettant de placer ou de maintenir aucun tuyau sous une voie ferrée soumise à la juridiction de la Commission soit, à moins de stipulations contraires, considérée comme étant une ordonnance respectant ces conditions et ces spécifications, lesquelles conditions et spécifications seront comprises dans toutes telles ordonnances sans qu'il soit besoin de les mentionner spécifiquement, bien qu'elles pourront être changées et modifiées par ces mêmes ordonnances.

Et cette partie des règlements ainsi adoptés relativement au coût des travaux, article 5, est conçue dans les termes suivants:—

> 5. Tous les travaux se rattachant à la pose, le maintien, le renouvellement et les réparations du dit tuyau, ainsi que la surveillance de ces travaux, seront exécutés par le pétitionnaire, et tous les frais et dépenses ainsi encourus seront à sa charge; mais aucun travail ne pourra être exécuté en aucun temps qui pourrait obstruer, retarder ou entraver en quelque manière que ce soit le mouvement des trains ou du trafic de la compagnie de chemin de fer ou d'une autre compagnie se servant des mêmes lignes.

Ces règlements étaient en vigueur lorsque l'amendement (1-2 George V, chapitre 22) introduisant ce qui constitue maintenant le paragraphe 3 de l'article 269 a été adopté, et afin de couvrir toutes les questions qui peuvent survenir concernant l'application de l'ordonnance générale n° 74 et des règles et règlements alors promulgués, à l'amendement, la Commission, en vertu de son ordonnance générale n° 75 du 26 mai 1911, a décrété ce qui suit:—

> Attendu que, pour ne pas avoir à émettre une ordonnance spéciale de la Commission au sujet des conduites d'eau et des tuyaux posés sous les voies ferrées, ledit article 250 de la loi des chemins de fer a été modifiée par l'article 8 de la loi modifiant la loi des chemins de fer, sanctionnée le 19 mai 1911, en insérant le paragraphe suivant: "Un arrêté de la Commission ne sera pas nécessaire dans les cas où le consentement de la compagnie du chemin de fer a été obtenu pour la pose et le maintien de conduite d'eau et d'autres tuyaux sous la voie ferrée, en respectant les règlements généraux, les plans et les spécifications adoptés et approuvés par la Commission à ce sujet."
>
> Il est en conséquence ordonné que les règlements à suivre concernant les tuyaux passant sous les voies ferrées, approuvés par l'arrêté de la Commission n° 13494, en date du 19 avril 1911, soient, et ils le sont par ces présentes, adoptés et approuvés en conformité dudit amendement.

Et les mêmes règles et règlements furent remis en vigueur par l'ordonnance générale n° 75 comme ils l'avaient été en vertu de l'ordonnance générale n° 74, et ces règles et règlements concernant l'application de tout l'article 269, tel que contenu présentement dans la loi des chemins de fer, 1919, sont maintenant en

vigueur et doivent s'appliquer à la requête de la cité, vu que ce sont des règlements généraux établis sous l'autorité fédérale et qu'ils déterminent les conditions et les termes auxquels les travaux du caractère visé par l'article en question doivent être exécutés.

Tel que je le comprends, en présentant cette requête à la Commission, la cité se soumettait à la juridiction de la Commission et, partant, se rendait sujette à toutes les dispositions de l'article 269, ainsi qu'à tout ce qui est contenu dans les ordonnances générales 74 et 75, de même qu'aux règlements autorisés par lesdites ordonnances dans le but de déterminer les termes et conditions censés devoir être imposés par le statut, article 34, en vue de donner effet aux dispositions de l'article 269 en ce qui concerne la pose des tuyaux et l'indemnité à payer, s'il en est, "en tenant compte de tous les intérêts légitimes" représentés dans la présente instance par la compagnie de chemin de fer qui est établie sur les lieux en vertu d'une loi fédérale basée sur la Loi des chemins de fer. Etant de cette opinion je ne vois rien dans tout ce que la cité a pu faire ou soumettre qui, dans les circonstances présentes, ferait obstacle ou s'opposerait à l'application de ces ordonnances générales et règlements généraux à la présente requête.

Ce qui est stipulé spécifiquement dans ces règlements est conforme avec la coutume suivie par la Commission.

Maritime Telegraph and Telephone Co. vs D.A.R. Co. et Baird vs C.P.R., 20 C.C. ch. de fer p. 213.

Cité de Vancouver vs V.V. and E. Ry. Co., 18, C.C. ch. de f. p. 306.

Les faits sont très analogues à ceux dont il est question dans deux requêtes que la Commission a reçues en 1907 de la ville de Brampton demandant la permission, en conformité de l'article 250 de la Loi des chemins de fer (comme elle existait dans le temps), de poser des tuyaux de drainage sous les rails du chemin de fer Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc à cet endroit où la voie de ces deux lignes de chemin de fer croisent la rue Queen, le long de laquelle rue la municipalité était à construire un égout (Dossier de la Commission 5383 et 5390).

La question alors fut soulevée concernant la distribution des frais des travaux exécutés en dessous des voies ferrées. Les plaidoiries de ces causes furent entendues par la Commission à Toronto le 6 novembre 1907 (Vol. 53, pages 6839-6846 Archives), en ce qui concerne les termes de l'ordonnance, et ce qui est contenu dans l'article 5 des présents règlements a été adopté pratiquement mot à mot dans les ordonnances alors rendues relativement au coût des travaux vis à vis des compagnies de chemin de fer, dans des circonstances pratiquement les mêmes qu'aujourd'hui. Je cite l'article 2 de l'ordonnance n° 4061, Dossier 5383:—

"2. Tous les travaux se rattachant à la pose, le maintien, le renouvellement et les réparations dudit tuyau, ainsi que la surveillance continuelle de ces travaux, seront exécutés par le pétitionnaire, et tous les frais et dépenses ainsi encourus seront à sa charge sujet toutefois au droit d'évaluation lesdits tuyaux en conformité des dispositions de la Loi municipale de l'Ontario; mais aucun travail ne pourra être exécuté en aucun temps sous l'autorité de la présente ordonnance qui pourrait obstruer, retarder ou entraver en quelque manière que ce soit le mouvement des trains ou du trafic de la compagnie de chemin de fer ou d'une autre compagnie se servant des mêmes lignes."

Dans le jugement rendu visant le règlement des termes et de la forme des ordonnances relatives à ces cas feu M. le juge Killam (alors président de la Commission) s'est exprimé comme suit:—

"Les chemins de fer croisent la rue Queen et la ville construit un égout le long de cette rue et elle désire continuer la pose de ses tuyaux en dessous de la voie des deux chemins de fer. Il est à présumer qu'ici il ne s'agit pas d'un cas où les compagnies sont propriétaires du terrain mais plutôt possédent simplement le droit de maintenir et de faire circuler leurs trains en travers de la rue. Ils entravent ainsi le droit ordinaire que possède la ville de poser ses tuyaux en dessous de la rue et la ville est obligée de s'adresser à la Commission pour en obtenir la permission. Dans une telle circonstance les termes et conditions doivent être le moins onéreux possible pour la ville."

La seule question qui peut surgir de ce jugement, paragraphe 3, c'est celle qui concerne le droit de la ville d'imputer aux compagnies de chemin de fer une partie des frais des travaux de drainage sous l'empire de la Loi municipale. Pour sauvegarder ce droit les mots "sujet toutefois au droit d'évaluation desdits travaux en conformité des dispositions de la Loi municipale de l'Ontario" ont été insérés dans l'article 2 des ordonnances tel que susdit.

La question des droits de la cité de Hamilton concernant l'évaluation n'est pas soulevée dans la cause présente et je ne crois pas qu'il soit possible d'incarporer dans ces ordonnances des prescriptions pour le règlement de ces causes. Naturellement, la cité n'est nullement atteinte dans les droits qu'elle possède d'évaluer les propriétés d'une compagnie de chemin de fer. Cette question n'est pas du domaine des fonctions de la Commision.

J'ai référé quelque peu longuement aux causes de Brampton parce qu'elles impliquent une situation toute opposée à celle que nous avons dans la cause présente et aussi parce qu'une comparaison de la rédaction de l'article 2 des ordonnances rendues alors avec celle de l'article 5 des règlements approuvés par les Ordonnances générales n°s 74 et 75 émises en 1911 nous amène à conclure que la rédaction de ces règlements a été adoptée en vue de la décision rendue dans les causes de Brampton.

Dans chaque cas le coût des travaux exécutés avec la permission préalablement obtenue sous forme d'une ordonnance à cet effet, et toutes les autres conditions et tous les détails y contenus en ce qui intéresse les compagnies de chemin de fer seront assujettis aux Règlements généraux établis par les ordonnances générales n°s 74 et 75, y compris le coût de l'enlèvement des rails pour toute distance jugée nécessaire; et relativement à toutes les autres questions touchant les travaux, si les parties n'étaient pas d'accord, c'est l'ingénieur de la Commission qui agira conformément aux règlements comme arbitre final.

Les ordonnances seront émises en conséquence.

M. McLean, commissaire en chef adjoint:

Il est opportun de prendre en considération, dans une certaine mesure, l'historique des incidents qui ont conduit à l'émission des ordonnances générales n°s 74 et 75 et de donner un aperçu de la coutume suivie avant l'émission de ces ordonnances.

Les raisons qui ont motivé l'émission de l'ordonnance générale n° 74 remontent au 21 octobre 1908 alors que la Commission mit à l'étude l'élaboration d'une formule générale devant s'appliquer à la multitude des requêtes qui étaient présentées sous le régime de l'article 250 de la Loi des chemins de fer qui était en vigueur à cette époque, et, le 25 novembre 1908, la Commission adopta un projet d'ordonnance. Pendant quelque temps il y eut des ordonnances séparées

concernant la pose de conduites d'eau, de drainage et de gaz manufacturé d'une part et de gaz naturel de l'autre. Dans l'un ou l'autre cas les frais entiers de construction et d'entretien étaient à la charge du pétitionnaire. Mais lorsque vint le temps de rédiger une formule générale pour l'ordonnance à émettre il y eut des discussions au sujet de certains aspects des travaux de génie et cette discussion a eu pour résultat que l'émission de l'ordonnance générale n° 74 prescrivant les règlements à suivre pour la pose de tuyaux en dessous des lignes de chemin de fer a été finalement approuvée par la Commission le 19 avril 1911.

En général la coutume suivie avant 1908 voulait que l'ordonnance émise fût conforme à l'entente convenue entre la compagnie de chemin de fer et la municipalité. Sous ce rapport, voyez: *Requête de la cité du Calgary demandant permission de poser des tuyaux sous la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Proc.-verb. Vol. 50, p. 5031,* et plus particulièrement la déclaration faite par feu le commissaire en chef Killam aux pages 5033-5034. La cause a été entendue à Calgary le 26 juillet 1907.

Ainsi que l'a fait remarquer le commissaire Boyce dans son jugement dans la requête en question c'est le même principe qui était en jeu dans les causes de Brampton. Le cas présent, du moins d'après les archives de la Commission, est le premier cas où cette question était soulevée devant la Commission.

En demandant la permission de poser les tuyaux d'égout en dessous du chemin de fer Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc le procureur de la ville de Brampton argumentant à l'appui de la requête de la ville contre le Grand-Tronc, déclara:—

> "2. Qu'en raison du fait que la voie du chemin de fer de la compagnie croise la rue Queen dans ladite ville il est devenu nécessaire de faire déterminer par la Commission les droits des parties intéressées vu que la compagnie de chemin de fer refuse d'en arriver à un entente à l'amiable à ce sujet. . . .
>
> "5. . . . . .Que la corporation de la ville de Brampton demande par les présentes l'émission d'une ordonnance dans le but de déterminer comment, quand, par qui et à quelles conditions et termes lesdits tuyaux seront posés, construits et maintenus, en tenant compte de tous les intérêts légitimes, et exprimant l'espoir que cette décision sera rendue sous le plus court délai possible."

La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc soumit un projet d'ordonnance conforme à la formule généralement acceptée. Le projet d'ordonnance, aux termes du paragraphe 2, prescrivait que tous les travaux se rattachant à la pose, au maintien, renouvellement et réparations desdits travaux, ainsi que la surveillance continuelle de ces travaux, seront exécutés et tous les frais et dépenses encourus seront payés par les pétitionnaires, c'est-à-dire, la municipalité.

Au cours de ses objections contre la position prise par la compagnie de chemin de fer le procureur de la ville s'exprima ainsi:—

> ". . . . . . . .Il me semble que l'ordonnance projetée est tout à l'avantage d'une des parties seulement. Il semblerait, à mes yeux, que l'ordonnance a été rédigée avec l'idée que la compagnie de chemin de fer est propriétaire de la rue, tandis que de fait, je suppose, c'est la corporation ou le public qui est propriétaire de la rue, et toutes les personnes y ont un droit égal."

Lors de l'audience à Calgary, dont nous avons déjà parlé, M. Bennett qui représentait le chemin de fer Pacifique-Canadien, allégua de plus que la compagnie avait une formule générale d'entente qui était en vigueur sur tout son réseau. Le commissaire en chef, dans ses commentaires au sujet de cet argument, s'exprima ainsi: "Il faut bien faire quelque chose dans ce genre-là lorsqu'il s'agit de

passer en dessous de l'emplacement de la voie de la compagnie. Mais lorsqu'il s'agit d'un chemin public que vous avez le droit de traverser, c'est différent."

Dans la cause de Brampton, malgré la position prise par la ville, ainsi qu'on vient de le voir, au sujet de ses droits indéniables pour des raisons d'ancienneté, une ordonnance a été émise conforme au projet d'ordonnance soumis par le Grand-Tronc. La ville demanda immédiatement après d'être entendue de nouveau.

Dans le projet d'ordonnance soumis par la ville on ne s'opposait pas à l'imposition du coût des travaux à la charge des pétitionnaires mais on désirait qu'une clause fût insérée à l'effet de répartir le coût des travaux contre la municipalité requérante sujet aux dispositions de la Loi Municipale relativement aux travaux d'améliorations locales.

Au cours de l'argumentation présentée à l'audience de Toronto, le 16 novembre 1907, M. Blain, qui représentait la ville de Brampton, dit ent'*autres choses, Proc.-verb., Vol. 53, p. 6844:*" Ensuite, vient la question du coût des travaux. Nous soumettons que le statut prescrit que nous ne serons pas exposés à des frais d'aucune nature en utilisant ce que nous avons autant droit d'utiliser que la compagnie. "Ensuite il passa à la surveillance pendant l'exécution des travaux et critiqua la position prise par la compagnie de chemin de fer qui demandait de faire payer par la municipalité le coût de la surveillance. A la même page on voit que la discussion suivante eut lieu sur cette question:—

> "L'hon. M. M. Killam: Pourquoi obliger la compagnie à faire des déboursés supplémentaires pour surveiller sa voie lorsque vous posez vos tuyaux d'égout? N'est-ce pas raisonnable d'exiger que vous vous chargiez de cela?
>
> "M. Blain: Cela n'est pas déraisonnable. Je n'insisterai pas.

La partie matérielle du jugement rendu par feu le commissaire en chef Killam qui semble s'appliquer dans le cas de la présente requête a déjà été citée par le commissaire Boyce.

Lorsque les procédures ont été entreprises au début, soit en 1908, relativement à l'émission d'une formule d'ordonnance générale, l'attention de la Commission, comme on l'a déjà mentionné, a été attirée particulièrement sur la forme des ordonnances qui avaient déjà été utilisées par les compagnies de chemin de fer ainsi que sur la rédaction de l'ordonnance qui a été émise dans la cause de Brampton après jugement rendu tel que ci-devant expliqué.

Lorsque la rédaction des règlements était encore à l'étude et que le point a été soulevé pour savoir si la municipalité devrait être responsable du coût d'un inspecteur pour la compagnie de chemin de fer lorsque les tuyaux d'égout étaient posés en dessous du chemin de fer dans la rue qui était plus ancienne que le chemin de fer, feu le commissaire en chef Mabee, décida, le 18 novembre 1908, que la municipalité ne devrait pas être ainsi responsable de cette dépense; et il continua à faire remarquer que diverses considérations surgissent lorsqu'une corporation privée demande la permission de poser des tuyaux dans une rue en dessous d'un chemin de fer, ou lorsque cette dernière ou une corporation municipale demande la permission de poser des tuyaux sous une voie ferrée quand la compagnie de chemin de fer est propriétaire de l'emplacement de la voie.

En substance le même point a été soulevé relativement à une réclamation des chemins de fer Nationaux du Canada contre la cité de Belleville pour le salaire d'un gardien placé pour surveiller la voie pendant que des conduites d'eau et des tuyaux d'égout étaient posés sous les rails du chemin de fer en question. Le jugement rendu le 24 mars 1920 se trouve au *Dossier de la Commission n° 9473.21, Ordonnances et jugements de la Commission, le 15 avril 1920, Vol. 10, n° 2, p. 31,* et il a été maintenu que, vu que les travaux avaient été exécutés sur un chemin public qui était plus ancien que le chemin de fer, et que nonobstant

le fait que la dépense encourue pour un gardien était dans l'intérêt public relativement aux travaux poursuivis, en même temps la cité, en exécutant ces travaux et dans l'exercice de ses droits comme propriétaire du chemin, ne doit pas être obligée à payer les frais d'un gardien mais que cette dépense doit être supportée et payée par la compagnie de chemin de fer dont les droits sont moins anciens que ceux de la cité.

Il semblerait alors qu'au cours des incidents qui ont conduit à l'établissement des règlements de la Commission tels qu'ils sont maintenant incorporés dans les ordonnances générales n[os] 74 et 75 qui, en ce qui concerne la question de la responsabilité du coût des travaux, détermine la manière dont la Commission interprète l'article 269 de la présente loi (qui correspond à l'article 250 de la loi antérieure) que la Commission a vu surgir en sa présence la question se rattachant au coût des travaux envisagée au point de vue de l'ancienneté de la municipalité. Cela étant clairement exposé en sa présence au cours de la cause de Brampton la seule modification apportée a eu pour but de sauvegarder les droits de la municipalité relativement à aucun droit de répartition du coût des travaux sous le régime des dispositions de la Loi Municipale.

De plus, on constate que lorsque toute la question a été pesée à la lumière des précédents établis par la Commission, on a effectué une modification en ce qui concerne l'inspection. Subordonnément à cela le fardeau des dépenses encourues en vertu des ordonnances en question est à la charge de la municipalité.

La cause de Brampton est la seule cause, à venir jusqu'en 1908, au cours de laquelle la question des frais relevant de l'ancienneté municipale ait été soulevée. Vu l'amendement apporté à l'article 250 de l'ancienne loi des chemins de fer sous forme du paragraphe 3, lequel amendement est réinséré à l'article 269 de la Loi actuelle, il y a eu bien peu de causes devant la Commission où l'on ait demandé l'émission d'une ordonnance formelle pour la pose de tuyaux sous une voie ferrée. A en juger par les archives la pratique suivie par les municipalités pour les requêtes relevant des ordonnances n[os] 74 et 75 a été d'accepter la responsabilité du coût comme incombant à la municipalité.

Le 17 septembre 1913, la cité de Hamilton a rédigé une requête demandant l'émission d'une ordonnance pour l'autoriser à poser une conduite d'eau de 20 pouces sous le chemin de fer T. H. & B. Ry., à la rue Main ouest. En cet endroit la rue Main existe depuis une date antérieure à la construction du chemin de fer. Voyez le jugement de la Commission du 17 février 1920, dans la *Requête de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company demandant l'émission d'une ordonnance pour autoriser la compagnie à reconstruire le passage supérieur à la rue Main, Hamilton, Ontario. Ordonnance et jugement de la Commission, Vol. 9, n° 24, p. 437.*

Le prolongement de la rue en croisant la voie se fait au moyen d'un passage supérieur et il n'y a rien dans les archives pour nous apprendre si la compagnie du chemin de fer a prétendu que les droits d'ancienneté de la municipalité ne s'appliquaient plus seulement qu'au nouveau passage qui remplaçait la rue et cessaient d'exister en ce qui concerne le passage sous la voie du chemin de fer.

La requête pour l'émission d'une ordonnance présentée par la cité, était accompagnée d'un projet d'ordonnance initialé par les deux parties en cause prescrivant que les travaux seraient exécutés en conformité des ordonnances générales 13494 et 13731 (ces ordonnances sont maintenant les ordonnances générales n[os] 74 et 75). Vu la modification apportée à l'article 250 de la loi des chemins de fer il n'y avait pas de nécessité d'émettre une ordonnance.

L'insertion du paragraphe 5 dans les règlements concernant la pose des tuyaux aux croisements de rues, approuvés par l'ordonnance générale n° 74, nous donne l'impression que les dispositions relatives au coût imputable à la municipalité ne visent que la pose des tuyaux pour l'huile et le gaz naturel, parce

que les paragraphes 4 et 5 sont insérés sous le titre de "Tuyaux pour l'huile et le gaz naturel." Cependant, il est évident, d'après l'historique des incidents qui ont conduit à l'émission de l'ordonnance, que cet en-tête "Tuyaux pour l'huile et le gaz naturel" s'applique au paragraphe 4 seulement. Cet en-tête n'existe pas dans le projet d'ordonnance formellement approuvée par la Commision.

La rédaction du paragraphe cinq, subordonnément aux prescriptions du paragraphe sept concernant le salaire de l'inspecteur, s'applique d'une manière générale, en ce qui concerne la question des frais, à la municipalité relativement aux détails divers ayant trait à la pose des tuyaux aux croisements de chemin de fer conformément à l'ordonnance, et ce paragraphe met explicitement le coût de la construction et de l'entretien à la charge des pétitionnaires. Lorsqu'il y a ambiguité dans l'expression la Commission serait justifiée, je crois, d'interpréter l'ordonnance d'une manière défavorable à la compagnie de chemin de fer, mais il n'y a pas d'ambiguité.

J'approuve le jugement du commissaire Boyce.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE WESTMOUNT *re* LIMITES DE LIVRAISON DES COMPAGNIES DE MESSAGERIES

Jugement du commissaire en chef adjoint du 24 novembre 1922 approuvé par le sous-commissaire en chef et le commissaire Boyce.

Cette cause a été entendue à Montréal le deuxième jour d'octobre 1922. La question en jeu est la requête en vue d'étendre les limites du territoire de livraison gratuite des compagnies de messageries.

Lors de l'audition on a fait remarquer au pétitionnaire que la Commission avait établi dans son jugement du 17 juillet 1919 (Ordonnance et jugements de la Commission, Vol. IX, p. 133), des règlements généraux qu'elle jugea raisonnables en ce qui concerne la délimitation du territoire de livraison gratuite. Antérieurement à l'adoption de ces règles la Commission avait eu à régler des cas individuels et le système était peu satisfaisant vu que dans des conditions semblables il était impossible de fixer des unités types au point de vue population et développement. Les conditions décrites dans le jugement Cause des Cies de Messageries de 1919 ont été établies après mûre réflection. Si une municipalité tombe sous l'effet des conditions ainsi décrites elle a droit à une extension du service de livraison gratuite. Mais dans la mesure qu'elle échappe à l'effet des conditions susvisées je crois que la Commission n'est pas justifiable de faire pour elle une règle d'exception. Les conditions ont été et sont d'une application générale, et elles sont raisonnables.

A l'audition de la présente cause des instructions ont été données aux parties intéressées de s'entendre et de passer en revue les détails en regard des indications contenues sur la carte présentée par M. Ham au nom des compagnies de messageries. Cette carte était censée indiquer quel était exactement le territoire où se faisait le service de livraison gratuite sous l'empire des dispositions du jugement de la Commission.

Le 14 août 1922 la Commission reçut la lettre suivante de M. Ham:—

"Lorsque la requête de la cité de Westmount en vue de l'extension du territoire jouissant du service de livraison gratuite de manière à inclure le territoire au delà du boulevard a été plaidée à Montréal le 2 octobre le commissaire en chef adjoint nous a conseillés de nous mettre en communication avec les autorités municipales afin de voir si les parties en cause ne pourraient pas s'entendre au sujet du chiffre de la population des quartiers en cause. Nous avons suivi ce conseil et je vous inclus un plan au prussiate de Westmount divisé en carrés d'un quart de mille avec

chaque carré désigné par une letre pour fins de références et le nombre de familles dans chaque bloc étant inscrit en chiffres rouges. Ces chiffres rouges sont ceux que les représentants de Westmount ont soumis lors de l'audience et nous les accepterons sans protester. Les chiffres jaunes sur la carte qui indiquent le nombre de maisons dans chaque bloc au delà du boulevard ont été présentés à la Commission à la session du 2 octobre par l'Association des compagnies de messageries et je crois que les autorités de Westmount n'en récusent pas l'exactitude.

"Pour les fins de référence le nombre des maisons dans les divers carrés est donné plus bas:—

Carré	Nombre de maisons Dans tout le bloc	Au delà du boulevard
A	2	2
B	2	2
C	40	27
D	44	34
E	4	4
H	175	
I	63	18
J	31	31
N	98	2

"On remarquera que les compagnies de messageries se sont montrées bien généreuses en faisant entrer dans les limites de la livraison à Westmount les pâtés de maisons "I" (contenant 63 familles) et "N" (contenant 98 familles) parce que ces pâtés de maisons ne contiennent même pas le nombre d'habitants requis par les règlements de la Commission, bien que ces deux pâtés de maisons soient déjà en partie desservis par les compagnies. Un simple coup d'œil jeté sur la carte convaincra la Commission que rien ne justifie le prolongement des limites de livraison à Westmount, dans le moment."

La question a été laissée en suspens pour permettre à l'avocat de la municipalité de fournir d'autres renseignements. La Commission a maintenant entre les mains une déclaration de l'avocat de la municipalité dans laquelle il n'est pas nié que les limites de livraison se trouvent exactement dans l'état indiqué précédemment. Il y est déclaré que la limite actuelle est constituée par le boulevard: et on suggère d'adopter un plan plus raisonnable grâce auquel la limite de livraison se trouverait une rue plus au nord du boulevard, pâté que l'on dit couvert de maisons assez rapprochées les unes des autres, ce qui ne ferait encourir aux compagnies de messageries aucun frais supplémentaire ni aucun inconvénient.

Lors de l'adoption des tarifs officiels ayant trait aux territoires dans les limites desquels la livraison doit se faire gratuitement, contre d'autres territoires où l'on n'a pas l'intention d'accorder le service de livraison gratuite, il faut, de toute nécessité, qu'une ligne de démarcation soit tirée quelque part.

Je suis d'avis que dans la présente cause il n'a pas été établi de raisons motivant la modification des règlements actuels, si l'on se base sur les faits établis dans la présente requête.

PLAINTE DU CONSEIL NATIONAL D'INDUSTRIE LAITIÈRE DU CANADA relativement AUX TAUX DE TRANSPORT DU BEURRE

Jugement du Commissaire adjoint, en date du 26 septembre 1922, approuvé par le commissaire en chef, les commissaires Rutherford et Lawrence.

La plainte telle qu'exposée dans la lettre de l'avocat, du secrétaire et du trésorier, en date du 27 décembre 1921, avait trait aux taux de transport du beurre,

par chargement de wagons, de Calgary et d'Edmonton à Montréal et Vancouver. On a fait remarquer que depuis 1914 les taux avaient été considérablement augmentés. On a soumis ce qui suit:—

> "Tenant compte de la grande réduction qu'a subie le prix du beurre depuis que les augmentations ont été autorisées et de la nécessité de développer la culture mixte dans l'Alberta, je désire vous soumettre que les taux actuels, tant à l'est qu'à l'ouest de Calgary et d'Edmonton, sur le beurre, sont excessifs et devraient être réduits."

La question a été entendue à Ottawa le 23 février 1922. Bien que la plainte soumise au début ne mentionnait que les points d'expéditions de Calgary et d'Edmonton, lors de l'audition, l'avocat a élargi les cadres de la plainte et y a fait entrer les taux pour le beurre en partance d'autres points des provinces des prairies à Vancouver et à Montréal: et a demandé de rétablir les taux qui étaient en vigueur en 1917. Exception faite d'un ou deux cas, les taux de 1917 sont les mêmes que ceux de 1914.

On a aussi déclaré que la réduction des taux serait avantageuse pour le cultivateur. A la page 1675 l'avocat a déclaré:

> "Je parle en me plaçant ici au point de vue des cultivateurs, parce que ceux qui fabriquent et vendent le beurre ne sont en réalité que les représentants des cultivateurs. Il existe un écart reconnu entre ce que le cultivateur reçoit pour ses matières grasses et ce que la crémerie reçoit pour son beurre et, naturellement, plus le prix du beurre est élevé, plus aussi est élevé le prix que le cultivateur reçoit pour les matières grasses. C'est pourquoi je crois qu'en toute justice j'ai bien raison de parler en me plaçant ici au point de vue du cultivateur qui s'occupe d'industrie laitière."

On a aussi allégué qu'il était bien difficile de faire concurrence sur le marché de Vancouver par suite des importations de beurre de la Nouvelle-Zélande grâce aux taux peu élevés du transport océanique et aussi au taux de change avantageux, bien qu'à ce propos semble aussi s'exercer l'influence d'une situation anormale décrite par l'avocat, à la page 1676, de la manière suivante:—

> "Le marché anglais s'est trouvé placé dans une situation malheureuse par suite du fait que le gouvernement anglais a cessé de contrôler le marché du beurre le 1er avril dernier. Pendant la guerre, et pendant les années qui ont suivi la guerre, le gouvernement britannique contrôlait le marché du beurre anglais. Le 1er avril dernier le gouvernement a cessé de contrôler ce marché et une grande quantité de beurre, en entrepôt, a été placé sur le marché, ce qui a eu pour effet de faire baisser les prix. Comme résultat, non seulement les expéditions de beurre du Canada en Angleterre ont dû cesser, mais encore le beurre de la Nouvelle-Zélande que l'on avait coutume d'expédier en Angleterre a été envoyé à Vancouver où on a essayé de le vendre."

La discussion suivante que l'on trouve à la page 1684 résume bien la plainte et ce que l'on demande:—

> "Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Une autre question, monsieur Scott. Vous avez parlé des taux en destination de Vancouver et aussi des taux en destination de Montréal. Je crois comprendre que le trafic en destination de Vancouver est le plus important. Vous avez parlé de la concurrence du beurre de la Nouvelle-Zélande, mais à Montréal vous vous trouvez tout près ou au centre même du trafic en destination des Cantons de l'Est.
>
> "M. SCOTT: Oui, Montréal, naturellement, est bien approvisionné par un territoire où la production est bonne.

"Le Commissaire en chef adjoint: De sorte que, si je comprends bien, le point capital de votre plainte est la question d'obtenir un taux qui ressemblerait à un taux de faveur vous permettant de faire face à la concurrence par eau du beurre de la Nouvelle-Zélande à Vancouver.

"M. Scott: Oui, à l'heure actuelle c'est là l'aspect le plus important de ce problème; mais notre désir d'obtenir des taux peu élevés en destination de Montréal, ou des taux plus bas que ceux qui existent dans le moment, est basé sur notre intention de stimuler les exportations en Grande-Bretagne."

Les taux actuels sont considérablement plus bas que les taux maximums atteints au mois de septembre 1920. Si l'on prend des points d'expéditions types, on peut résumer de la manière suivante la situation des taux de transport du beurre qui font l'objet de la plainte:—

De	A Vancouver (Taux en cents par 100 livres)		
	1917	Maximum —1920	Taux actuel
Calgary	91	154	137
Edmonton	91	154	137
Moose Jaw	137	231½	192½
Winnipeg	147	248½	221

	A Montréal (Taux en cents par 100 livres)			
	1917	Maximum 1920	En vigueur le 1er décembre 1921	En vigueur le 8 juin (pour l'exportation)
Calgary	194	345	307½	246
Edmonton	194	345	307½	246
Moose Jaw	154	277½	247½	210
Winnipeg	108	200	178½	161

Si on le compare à d'autres marchandises transportées d'après les taux entrant dans la catégorie des taux de faveur (exception faite de certains articles dont le taux de transport est très peu élevé), le beurre n'a pas été soumis à une augmentation plus considérable et a aussi bénéficié des réductions identiques (plus grandes lorsqu'il s'agit des expéditions à Montréal en vue de l'exportation) depuis le prix maximum en 1920. On attire notre attention sur le fait que les chemins de fer ont établi, depuis l'audition, des taux réduits pour le transport du beurre des points de l'ouest du Canada à Montréal en vue de l'exportation, en vigueur le 8 juin 1922. Ces taux ont réduit les taux dont on s'est plaint à l'audition des pourcentages suivants: des points du Manitoba, 10 p. 100; des points de la Saskatchewan, 15 p. 100; des points de l'Alberta, 20 p. 100. La réduction a été effectuée en se basant sur les taux plus élevés pour les distances plus longues.

On trouvera ci-dessous la production et la valeur du beurre de crémerie d'après les chiffres du bureau fédéral des statistiques:—

MANITOBA

Année	Beurre de crémerie		
	Livres	$	c. par 100 livres
1900	1,557,010	292,247	18·76
1907	1,561,398	388,427	24·87
1910	2,050,487	511,972	24·96
1915	5,839 667	1,693,503	28·99
1916	6,574,510	2,038,109	31·00
1917	7,050,921	2,595,472	36·80
1918	8,436,962	3,897,476	46·19
1919	8,268,342	4,350,693	52·61
1920	7,578,549	4,282,731	56·51
1921	8,541,095	3,253,057	38·08

SASKATCHEWAN

1900	143,645	29,362	20·44
1907	132,803	36,599	27·55
1910	1,548,698	381,809	24·65
1915	3,811,014	1,055,000	27·68
1916	4,310,669	1,338,180	31·04
1917	4,220,758	1,575,965	37·33
1918	5,009,014	2,221,403	44·34
1919	6,622,572	3,495,172	52·77
1920	6,638,656	3,727,140	56·14
1921	7,030,053	2,552,698	36·31

ALBERTA

1900	601,489	123,305	20·49
1907	1,507,697	362,782	24·06
1910	2,149,121	533,422	24·82
1915	7,544,148	2,021,448	26·79
1916	8,521,784	2,619,248	30·72
1917	8,943,971	3,414,541	38·17
1918	9,053,237	4,025,851	44·46
1919	11,822,890	6,132,733	51·87
1920	11,821,291	6,555,509	55·45
1921	12,929,264	4,478,585	34·63

REMARQUE.—Les chiffres pour 1921 ne sont qu'approximatifs et pourront être modifiés lorsque les rapports seront complets.

Dans l'exposé de la question, on ne prétend pas que les taux du transport du beurre sont disproportionnés aux taux des autres denrées, ou que les taux du beurre ont été augmentés d'une manière excessive lors de l'augmentation des taux que l'on croyait nécessaire. On n'a pas contesté l'à-propos des taux de chemins de fer ne perdant pas de vue la question du coût pour les chemins de fer. La requête portait, en substance, sur le fait que puisque le prix de vente du beurre avait été réduit depuis que les taux avaient été augmentés, les taux devraient être réduits en conséquence.

Le principe de tenir compte des revenus que rapportera le trafic est un des facteurs que l'on reconnaît dans l'établissement des règlements relatifs aux taux. Toutefois, on ne l'a pas encore accepté comme étant le seul facteur. Si la réduction du prix d'une denrée doit nécessairement entraîner la réduction du taux de transport, il s'en suivrait logiquement qu'une augmentation du prix d'une

denrée devrait aussi être suivie de l'augmentation du taux de transport. La Commission n'a pas accepté la validité de ce principe. Le simple fait que la vente d'un article rapporte un revenu, mettant de côté la question de savoir si l'augmentation du revenu qui doit suivre l'augmentation du taux est en toute justice nécessaire, ne constitue pas une raison concluante justifiant une augmentation de taux de transport. Lorsque le Canada s'est trouvé en face de la nécessité d'augmenter les taux, cette augmentation des taux n'a pas été faite au moment où les prix subissaient une augmentation. On a attendu longtemps avant d'augmenter les taux et la raison motivant cette augmentation des taux a été l'augmentation du coût au point de vue des compagnies de chemins de fer.

Dans la requête, il est évident que l'on a en vue l'idée que les exigences auxquels se trouve soumis l'expéditeur pour réussir à faire de son commerce une entreprise profitable constitue un critérium de la justice des taux de transport.

Dans la *Cause de la Canadian Portland Cement vs chemins de fer Grand-Tronc et Baie de Quinté, 9. C.C.C., 209,* on a fait allusion au fait que le charbon comptait pour beaucoup dans le coût de production du rendement des requérants qui devaient faire concurrence sur le marché libre aux fabriques du même genre à qui l'on devait accorder aussi un meilleur traitement. Le jugement a maintenu que l'article traitant de l'"égalité" dans la loi avait trait aux conditions du trafic et non à l'égalisation des frais de production; et il fut aussi de plus établi, à la page 211, que:—

> "Il n'entre pas dans les obligations des chemins de fer, aux termes de la loi des chemins de fer, d'égaliser les frais de production au moyen de la réduction des taux permettant ainsi à tous de se faire concurrence sur un pied d'égalité dans un même marché."

La même attitude a été suivie dans la cause de la *Dominion Sugar Co. vs la Can. Freight Assn., 14 C.C.C., 188.* On trouve, à la page 195, l'énoncé suivant:—

> "En expliquant son attitude, l'avocat représentant le requérant a dit, en substance, qu'il désirait obtenir une moyenne du total des taux d'importation du sucre brut et des taux d'exportation pour le sucre raffiné. Il a déclaré qu'il était injuste d'établir des taux de protection pour le sucre raffiné à moins que l'on n'en fasse autant pour le sucre brut. Outre ses allusions à l'état de choses qui existe, prétend-on au sujet du transport par voie d'eau du sucre brut importé à Montréal, il semblerait que cette déclaration tende à affirmer qu'en dehors de toute question de justice des taux, les chemins de fer sont tenus, en réduisant les taux, de mettre les fabricants situés dans les différentes parties du pays sur un même pied d'égalité au point de vue du coût de la production. Mais la Commission a déjà décidé que cet argument ne tient pas: *Canadian Portland Cement Co. vs chemins de fer Grand-Tronc et Baie de Quinté, 9 C.C.C., 211.*

La question a aussi été étudiée dans la cause de la *Western Retail Lumbermen's Assn. vs les compagnies de chemins de fer P.C. et G.T.P., 20 C.C.C., 155,* où à la page 158, on s'est exprimé dans les termes suivants:—

> "Une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue d'établir ses taux de manière à faire en sorte que l'expéditeur soit toujours en mesure de réaliser un profit. Le taux ne compte que pour un item dans les frais de l'expéditeur. La compagnie du chemin de fer est tenue d'établir un taux raisonnable. Elle n'est pas tenu, en réduisant ses taux, de garantir que l'entreprise permettra de réaliser un profit. En d'autres termes, les besoins de l'entreprise et la manière dont elle est administrée ne constituent pas la mesure de l'équité du taux."

Il appartient à la compagnie de chemin de fer de maintenir des taux raisonnables. Les besoins du producteur tels qu'influencés par le changement des conditions commerciales n'offrent pas une mesure finale de ce que doit être un taux raisonnable.

La question a été aussi envisagée au point de vue de la concurrence existant à Vancouver et à Montréal. Ainsi qu'on l'a dit précédemment les compagnies de chemin de fer ont déposé, depuis l'audition, des taux réduits pour le mouvement d'exportation par voie de Montréal. A Montréal, il faut ne pas oublier la production du beurre des cantons de l'Est en ce qui concerne la consommation locale. Mais à Vancouver, comme on l'a vu déjà, ce dont on se plaint c'est la concurrence du beurre de la Nouvelle-Zélande.

Les deux phases de concurrence impliquées sont donc sous la forme de concurrence par eau et celle du marché. En ce qui concerne la concurrence en général il faut reconnaître qu'un voiturier n'est pas obligé d'adopter un tarif inférieur imposé par une ligne rivale étrangère; et le fait de ne pas adopter ce tarif inférieur n'est pas nécessairement une preuve que le tarif plus élevé n'est pas raisonnable.

Dominion Sugar Co. vs Can. Frt. Assn., ut supra, pages 191, 192.

Une taxe en vigueur sur une ligne de chemin de fer ne peut pas être considérée comme étant injustement discriminatoire simplement parce qu'une taxe en vigueur sur une autre ligne, pour des motifs de concurrence, est moins élevée, la compagnie voiturière pouvant agir à sa discrétion au sujet de savoir si elle doit concurrencer ou non l'autre compagnie.

Edmonton Clover Bar Sand Co. vs G.T.P. Ry. Co., 17 C.C.C., 95.

Voir aussi in Re Passenger Tolls, 20 C.C.C., 223.

Revenant maintenant à la question de la concurrence par eau la Commission à maintenu dans la cause du *Board of Trade de Blind River, C.C.C., 146*, que dans le cas d'une taxe obligatoire basée sur la concurrence par eau c'est le privilège du voiturier, dans son propre intérêt, de faire face à la concurrence par eau, mais ce n'est pas le privilège de l'expéditeur de demander une taxe inférieure à la taxe normale à cause de l'existence de cette concurrence qu'une compagnie de chemin de fer ne tient pas à soutenir. La décision en question constituait un sommaire des décisions rendues jusqu'à date par la Commission au sujet de la concurrence par eau.

Dans la cause de *Dominion Sugar Co. vs G.T., C.., C.W. & L. E. and Père Marquette Ry. Cos., 17, C.C.C., 240,* il est déclaré aux *pages 244 et 245*:—

> "Un principe très élémentaire suivi par toutes les commissions ayant mission de régulariser les taux est celui-ci: les compagnies peuvent établir des taux pour faire face à la concurrence par eau mais elles ne sont pas obligées de le faire........"

Voir aussi sous ce rapport *Nanaimo Board of Trade vs C.P.R. Co., 20 Can. Ry. Cas., 224; Bowlby vs Halifax and Southwestern Ry. Co., Ibid 231; and Boards of Trade of Montreal and Toronto and Canadian Manufacturer's Assn. vs Canadian Freight Assn., 21 C.C.C., 77.*

Par conséquent, en ce qui concerne la concurrence par eau il est laissé à la discrétion des compagnies de chemin de fer d'effectuer des réductions spéciales en vue d'y faire face et le fait qu'une réduction n'est pas faite pour répondre

à la concurrence par eau n'est pas en soi une preuve que le tarif en vigueur n'est pas raisonnable dans l'absence de toute autre preuve en ce sens.

Il n'a pas été invoqué de preuve que le tarif actuel est déraisonnable en dehors de la situation de concurrence par eau. Comme on l'a fait remarquer lors de l'audition, pages 1700-1701:—

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Il me semble que ce cas est tout différent de celui de M. Symington. Vous dites, bien franchement, qu'au point de vue du coût de l'exploitation vous ne faites pas le moindre effort pour aborder cette question de cette manière.

"M. SCOTT: C'est en quelque sorte une deuxième corde.

Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Mais vous ne pouvez pas jouer avec les deux cordes. Nous n'avons eu aucune preuve relative au coût du service. Tout votre argument consiste en ce que vos clients peuvent payer pour le service."

Revenant à la question de la concurrence du marché dans la cause *Montreal Produce Merchants' Association vs G. T. and C. P. Ry. Cos.*, 9 C.C.C. 232, la Commission a devant elle un certain nombre de plaintes impliquant entre *autres choses* la prétention que le fromage et le bacon sont des denrées secondaires et que le prix du fromage est réglé en Angleterre par le prix du bacon. On a insisté que la Commission devrait tenir compte de cela en déterminant la base des taux; et il a été maintenu, *p. 240,* après avoir référé aux autorités anglaises et américaines, que cela constituait un aspect de la concurrence du marché et que c'était laissé à la discrétion de la compagnie du chemin de fer d'établir ou de ne pas établir de taux pour faire face à la concurrence du marché.

Dans une plainte présentée le 1er février 1910 par la *British Columbia Refining Company vs. Can. Pac. Ry. Co., 10 C.C.C., 169, aux pages 172, 173,* la Commission a rendu la décision suivante:—

"C'est complètement laissé à la discrétion de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'adopter ou non, pour le mouvement du sucre de Vancouver à Winnipeg et les autres endroits mentionnés dans la plainte, le tarif établi par le chemin de fer Père Marquette de Wallaceburg aux mêmes endroits; et les parties en cause devront en être averties.

"Ce principe n'établit pas que la compagnie ayant le tarif plus élevé ne pourra pas être accusée de maintenir des taux qui ne sont pas raisonnables; mais le fait que la compagnie ne réduit pas ses taux pour concurrencer ceux d'une compagnie rivale ne constitue pas la moindre preuve que les taux qu'elle impose ne sont pas raisonnables."

Dominion Sugar Co. vs. Can. Frt. Assn., 14 C. 188, pages 191, 192.

Voir aussi *Canadian Oil Cos. vs. G.T., C.P., and C.N.R., Cos., 12 C.C.C., 350, à la p. 356.*

Maintenu aussi dans *Graham Co. vs. Can. Freight Assn., 22 C.C.C., 355, à la p. 359.*

"La Commission a plus d'une fois maintenu qu'il était laissé à la discrétion de la compagnie de chemin de fer d'adopter ou de ne pas adopter les taux voulus pour faire face à la concurrence du marché."

Voir les citations dont fait mention la Commission.

Lorsque sera présentée, comme dans la présente instance, une requête reposant sur la question de la concurrence par eau et de la concurrence du marché il y a deux manières d'exposer une cause:—

(1) On peut faire entendre des témoins pour prouver que les taux de chemin de fer imposent une charge déraisonnable sur la denrée intéressée en comparaison

avec les autres denrées. Ceci n'a pas été fait, ni a-t-on prétendu qu'il y existe un charge déraisonnable si l'on envisage la question au point de vue du tarif général du chemin de fer. Comme on l'a déjà indiqué on a insisté sur la question du besoin du producteur.

(2) Dans le cas où la question de la modération des taux n'est plus attaquée il est possible alors d'alléguer que les taux sont injustement discriminatoires. Il n'a pas été établi que les taux en question comportent une discrimination injuste.

L'avocat suggéra qu'en tenant compte de la "la nécessité de développer la culture mixte dans l'Alberta" les taux taient excessifs. C'est-à-dire que le besoin de varier la production agricole devait servir de critérium pour déterminer ce que les taux devront être.

A la page 1680 du procès-verbal, l'avocat présenta un argument en ce sens, au point de vue de politique publique, en invoquant la nécessité d'encourager la production du lait. En même temps il admit franchement sous ce rapport, "Naturellement, cet argument devrait s'adresser aux compagnies de chemin de fer plus qu'à la Commission..."

En discutant ce qui avait eu lieu relativement au tarif pour le transport du bétail qui offrait quelque analogie avec le présent cas, a-t-on mentionné, il convient de citer le commentaire suivant du commissaire Rutherford, à la page 1701 du procès-verbal:—

> "Le COMMISSAIRE RUTHERFORD: C'est ce qui m'a fait référer au fait que les réductions pour le transport du bétail ont été effectuées à la suite d'une conférence avec les compagnies de chemins de fer, et je ne puis m'empêcher de penser que si vous devez faire un appel de sentiment c'est de vous présenter aux compagnies de chemins de fer plutôt qu'à la Commission."

La méthode de présentation impliquée dans cette phase de la question n'est pas hors de l'ordinaire, et pour cette raison un mot d'explication pour bien établir la nature de la juridiction de la Commission ne sera pas de trop. La Commission est autorisée à voir entre autres choses à ce que les taux soient raisonnables. Le Parlement ne l'autorise aucunement à se constituer comme arbitre des directives industrielles. Les opinions peuvent varier relativement à différentes directions de développement mais les fonctions de la Commission, lorsqu'il s'agit d'accorder la situation touchant le tarif, consiste à voir si les taux sont raisonnables et non pas d'envisager la situation avec une opinion préconçue quant au genre ou à la méthode d'industrie qui mérite d'être aidé par une modification de l'échelle de taux.

En d'autres mots bien que les membres de la Commission peuvent avoir, et ont, comme Canadiens, des sympathies à l'égard de certaines politiques de développement économique qui auraient l'effet de conduire par une plus grande variété, à une plus grande solidarité économique, ce n'est pas leurs opinions générales, mais bien les pouvoirs qui leur ont été conférés par la Loi des chemins de fer, qui déterminent ce qu'ils peuvent faire. La loi, il est vrai, leur accorde des pouvoirs étendus mais la Loi des chemins de fer ne peut pas être interprétée comme si elle était un chèque laissé en blanc que les membres de la Commission peuvent remplir à leur guise. Il n'appartient pas à la Commission, telle que constituée par le Parlement, d'établir des taux pour le développement du commerce, mais il lui incombe de voir si les taux qui existent sont raisonnables soit sur la réception d'un plainte, soit de sa propre initiative

British Columbia News Co. vs. Express Traffic Association, 13 C.C.C., 176 à p. 178.

"Envisagée au point de vue d'un essai de tarif destiné au développement du commerce il faut reconnaître qu'une compagnie de messageries qui, de sa propre

initiative, établit une échelle de taux réduite dans le but d'aide au commerce possède un pouvoir discrétionnaire initial beaucoup plus considérable que ne saurait en avoir la Commission par l'intermédiaire de ses ordonnances."

Ibid.

Voir aussi *Roberts vs C.P.R. Co., 18 Can. Ry. Cas., 350, p. 355.*

Nous pouvons aussi référer à la requête de la *Red-Deer Valley Coal Operators' Association* demandant d'étudier les taux de transport du charbon venant de l'Alberta, Dossier de la Commission 28678.5, publiée dans les Ordonnances et *jugements de la Commission, Vol. 10, p. 66, à la p. 70.*

Sous un autre rapport lorsqu'il fut allégué que la concurrence internationale était devenue plus vive parce que le gouvernement du Dominion avait enlevé les droits et que la demande avait été faite d'effectuer comme compensation une réduction des taux sur les chemins de fer du Canada la Commission s'exprima dans le language suivant:

> "Dans le cas soumis devant nous, bien que personnellement je sympathise avec "l'esprit régionaliste" qui désire voir des industries s'établir dans son propre pays plutôt qu'en pays étranger la question de sentiment n'offre aucune justification en faveur de la réduction demandée. Comme il n'a pas été prouvé que le tarif actuel n'est pas déraisonnable il est laissé à la discrétion des compagnies de chemin de fer du Canada de faire face ou non à ces taux et conditions qui, dans une grande mesure, sont dus à la concurrence industrielle, à une situation avantageuse et à la rémission des droits."

Canadian Oil Cos. vs. Grand Trunk, Canadian Pacific and Canadian Northern Ry. Cos., 12 Can. Ry. Cas., 350, p. 358.

Bien que sympathisant avec les conditions impliquées je trouve que la position est qu'il a été absolument nécessaire, vu les conditions qui sont familières à tous les Canadiens, d'augmenter les tarifs des marchandises. Depuis que les taux ont été augmentés en 1920 il y a eu, de temps en temps, telles réductions des taux que la Commission a jugées justifiables. La denrée dont il est ici question a profité des réductions générales. De plus, comme on l'a fait remarquer, il a été effectué une révision spéciale pour le mouvement en destination de Montréal.

Après mûre réflexion il n'est pas établi qu'à l'heure présente, et s'appuyant sur le données fournies à la Commission, que l'on puisse ordonner une autre réduction.

REQUÊTE DU CONSEIL NATIONAL DE L'INDUSTRIE LAITIÈRE EN VUE DE L'ANNULATION DE L'AUGMENTATION DE 20 P. 100 DES TAUX DE MESSAGERIES CONCERNANT LA CRÈME GLACÉE

Jugement du commissaire en chef du 21 novembre 1922, approuvé par le commissaire en chef adjoint, les commissaires Boyce Rutherford et Lawrence.

En vertu de l'ordonnance générale de la Commission n° 327, datée le 2e jour de février 1921, les compagnies de messageries du Canada avaient été autorisées d'augmenter leurs taux et charges tels que décrits dans ladite ordonnance, lesdites augmentations représentant une augentation de 20 p. 100 du tarif alors en vigueur pour le poisson, les fruits, les légumes et la crème. Au mois de novembre 1921, une requête formelle a été présentée à cette Commission la priant de reconsidérer sa décision en ce qui concerne la crème glacée et de ré-

tablir les taux pour cette denrée au même point qu'elle occupait avant l'ordonnance du 2 février 1921. Cette demande avait été renvoyée et le Conseil National de l'Industrie laitière en appela au Conseil privé du Canada en conformité des dispositions de l'article 52 de la Loi des chemins de fer, 1919.

La partie importante de la décision du Conseil privé contenue dans le C.P. 455, en date du 17 mars 1922, est comme ci-après:

> "Il n'y a pas d'appel au sujet des augmentations de trente-cinq pour cent et de vingt-cinq pour cent sur les taux de première et de deuxième classes, et la seule matière en appel, c'est l'augmentation de vingt pour cent sur la classe de "denrées" comprenant la crème. Si le taux pour la crème pouvait être réglé par lui-même la chose serait comparativement simple, mais la crème n'est qu'une variété d'un certain nombre d'articles ou de marchandises qui pour les fins de classification sont désignés sous le nom de "denrées"; cette classe comprend au moins les fruits, le poisson, les légumes et la crème. L'augmentation générale de vingt p. 100 octroyée par la commission, le 2 février 1921, vaut pour tout ce qui peut entrer sous la rubrique du groupe "denrées"; et pour cette raison il semblerait que s'il doit y avoir réduction du tarif de la crème, il devrait être accordé une nouvelle audience par la commission en vue de s'assurer si oui ou non on devrait décréter une réduction pour les autres catégories de marchandises incluses dans le groupe "denrées". Or, le comité du conseil privé est d'avis que, vu la dégringolade de la crème sur le marché des valeurs, il devrait être procédé à une réduction correspondante, si possible, des taux de messageries. De plus, advenant que, après plus ample informé, à propos des diverses catégories de marchandises classées comme "denrées", la commission se sente d'avis de ne pouvoir raisonnablement octroyer une réduction générale des taux des "denrées", c'est alors qu'il importera d'établir un tarif spécifique en faveur de l'objet de cet appel et dans le sens déjà indiqué. Le comité du conseil privé a, aux fins ci-haut, recommandé de confier cet appel à la reconsidération de la commission."

Agissant sous la directive du conseil privé, la commission a entendu de nouveau l'affaire à Ottawa les 20 et 21 avril 1922. Et, là et alors, les compagnies de messageries du Canada, le Conseil laitier national ainsi que les industries poissonnières se firent représenter par un conseil. Personne ne se présenta au nom des producteurs et des commerçants de fruits et de légumes, bien que 152 personnes individuelles et établissements aient été convoqués par tout le Canada. M. MacIntosh, de la division des fruits au ministère de l'Agriculture, en appela sans cependant prendre aucune part aux délibérations. Cette attitude a eu pour effet que j'ai pris pour acquis que producteurs et commerçants dans ces branches de commerce n'ont rien à redire à la situation qui leur est faite. Le but de l'audience était de recueillir le pour et le contre sur les taux du poisson et de la crème.

A la lecture de l'arrêté ministériel, j'en arrive forcément à la conclusion que Son Excellence le Gouverneur général en conseil a manifesté un vif désir de voir réduire les taux sur la crème, comme sur toutes les denrées indiquées au mémoire, dans la mesure des possibilités. Le motif était "la dégringolade de leur valeur marchande", motif développé dans toute son ampleur par les intérêts de la crème et du poisson et qui a été porté maintes et maintes fois devant la Commission en ces deux dernières années.

Vu la façon magistrale avec laquelle la conclusion de ce tribunal, sur cet aspect spécial du tableau des taux à établir, a été exprimée par le commissaire en chef adjoint McLean, dans la décision récente à laquelle il en est arrivé dans l'affaire de la National Dairy Council of Canada où il était question des taux de fret sur le beurre à l'est et à l'ouest de Calgary et d'Edmonton (dossier

n° 30686.3), je ne puis mieux faire que de citer textuellement et en entier cette partie de sa conclusion:—

"L'affaire, dans la forme où elle nous est présentée, ne part pas du principe que les taux du beurre sont hors de proportion avec ceux des autres denrées, ou encore que le beurre se voit imposer une quote-part plus élevée que de raison dans la majoration des taux, majoration reconnue nécessaire, comparaison faite de la part imposée aux autres denrées. On n'a pas attaqué la raison d'être des taux ferroviaires pris comme tels, l'échelle du coût d'exploitation des chemins de fer étant présents à l'esprit de tous. On soumettait, en substance, que, vu la chute du prix de vente du beurre, il serait à propos de réduire les taux de transport en proportion.

"Le principe de l'imposition en rapport avec la charge transportée, constitue l'un des facteurs reconnus comme gouvernant la réglementation tarifaire. En même temps, on a refusé de la reconnaître comme facteur unique. S'il arrive que la réduction des prix des denrées doive nécessiter automatiquement la réduction des taux de transport, il suivrait en toute logique que, advenant la hausse du prix de ces denrées, il faudrait en venir à une hausse correspondante du tarif de transport. La commission n'a pas reconnu ce principe comme valide. Le seul fait qu'une denrée est payante, et abstraction faite de la question de savoir si l'augmentation des recettes devant dériver de la majoration des taux est devenue nécessaire, ne peut en aucune façon justifier une augmentation des taux. Dans la majoration des taux que le Canada a eu à s'imposer, la hausse des taux et celle des prix des denrées ne se sont pas produites en même temps. Il s'est écoulé un laps de temps assez considérable avant la hausse des taux, et la justification de cette hausse a été expliquée par la hausse du coût d'exploitation des chemins de fer.

"Dans l'application toutefois, il y a apparence, dans les esprits, que la situation de l'expéditeur, vis à vis les exigences de son entreprise pour faire de celle-ci une affaire payante, constitue un critérium de l'à-propos de telle échelle des taux."

Il cita alors une douzaine et plus de cas où la commission a eu à prendre une décision et d'où il ressort que jamais un tel principe n'a été reconnu. Pour moi, il me semble sans nécessité d'aller plus avant pour montrer qu'il n'est pas opportun de choisir l'occasion pour l'adopter. En effet si jamais tel principe venait à être reconnu, il suivrait que, selon que le prix des denrées hausserait ou baisserait, il y aurait correspondance de hausse ou de baisse dans le taux des messageries ou du fret. S'il est vrai que la valeur d'une denrée a toujours eu son mot à dire dans l'établissement des taux, il reste toutefois que, pour moi, c'est le coût d'exploitation du chemin de fer qui devrait être pris comme facteur important, en vue d'assurer un service convenable à la clientèle. Cependant le Gouverneur général en conseil ayant prié la commission de poursuivre l'enquête sur les diverses classes de marchandises appelées à être classifiées comme "denrées", on a ouvert toute grande la porte à des recherches sur le transport du poisson par messageries, rien de spécial n'intervenant pour les fruits ou légumes, pour les raisons ci-haut.

Les représentants de l'industrie du poisson ont apporté des affirmations tendant à montrer la diminution de valeur de cette denrée, concluant de ce fait à la raison d'être d'une baisse des taux. De leur côté, les compagnies de messageries ont comparé, avec pièces à l'appui, le coût de transport du poisson sur tous les points du pays et le taux encaissé comme recette.

Comme on le sait, les compagnies de messageries fournissent les wagons, messageries et réfrigérants, qu'ils attellent à leurs trains de voyageurs. Or, dans

le cas du Pacifique-Canadien, cette dernière reçoit de la Dominion Express Company pour le louage de ses voies et trains une somme égale à une fois et demie le taux ordinaire de fret de première classe. La Canadian National Express Company paye au National-Canadien et au Grand-Tronc 50 p. 100 des recettes totales des messageries et verse au Transcontinental National et au Grand-Tronc-Pacifique 40 p. 100 de ses recettes brutes, les 60 p. 100 du solde devant lui revenir pour le service rendu.

Le procédé reconnu par lequel on arrive à effectuer le chiffre du coût de transport, tant pour le Canada que pour les Etats-Unis, est tiré du coût de transport d'un wagon de messageries ou de bagage sur une distance d'un mille. On a bien adopté certaines autres méthodes quelque peu différentes au Canada et aux Etats-Unis, mais on est arrivé à peu près aux mêmes conclusions dans les deux pays. La méthode adoptée aux Etats-Unis a pris naissance au sein de la Commission du Commerce entre états. Quant à la méthode suivie au Canada depuis quelques années, c'est celle que l'on appelle la méthode Moule. Elle consiste en un calcul effectué par feu M. Moule, contrôleur de la compagnie du Pacifique-Canadien, probablement l'un des statisticiens les plus habiles du continent. Son successeur M. Lloyd, de la compagnie du Pacifique-Canadien, a déclaré avoir établi un état des opérations du Pacifique-Canadien pour 1921 en se basant sur la formule Moule, et qu'il a constaté (pièce n° 16) que le coût net de transport par wagon de messageries-mille était de 34.41 cents. Ce à quoi il a ajouté une certaine marge proportionnelle de taxes, impositions fixes, dividendes, le tout arrivant à 8.75 cents; afin un quotient en vue d'une marge de 2 p. 100 sur les actions ordinaires de 1.17 cent, le tout contribuant à constituer le montant que le Pacifique, à son dire, devait encaisser pour chaque wagon-mille de messageries, soit 44.33 cents. Cependant pour les fins de cette enquête, le point important reste que le coût actuel d'exploitation arrive à environ 34.½ cents par wagon-mille. Il a déclaré que les recettes totales par wagon-mille, encaissées par le Pacifique et provenant de la Dominion Express Company, étaient de 39.86 cents par wagon-mille, ce qui laisserait quelque chose comme un peu plus de 5 cents par wagon-mille en sus et au-dessus du coût d'exploitation.

M. J. F. Aitchison, vérificateur des dépenses de la compagnie du Grand-Tronc, a déclaré avoir préparé un état du coût par wagon-mille de messageries en se basant sur ce système d'après la formule de Moule qu'il possédait fort bien. Or, pour cette compagnie, le coût actuel serait de 40.312 cents par wagon-mille (pièce n° 17), et M. A. P. Mallory, statisticien des chemins de fer de l'Etat, a dit avoir préparé un état pour le compte de ces chemins de fer d'après les mêmes formules et trouvé de 42.711 cents le coût par wagon-mille (pièce n° 18).

M. C. N. Ham, secrétaire de l'Association du trafic des messageries, a dit ce qu'il savait sur le transport du poisson, de Mulgrave à Montréal et à Ottawa, et de Prince-Rupert à Montréal. Or comme ces deux itinéraires sont caractéristiques du transport à longue distance du poisson au Canada et se trouvent exclusivement sur le territoire du National-Canadien, il a adopté comme base de ses calculs le coût du National-Canadien. Il a donc montré que pour le trajet de Mulgrave à Montréal, une distance de 980 milles, la recette tirée d'un wagon de 20,000 livres, poids net, de poisson à $1.80 les 100 livres, se monterait à $360, et que le coût du passage de ce wagon sur les lignes des chemins de fer de l'Etat, en se basant sur des données de M. Mallory, serait de 380.12, soit $20.12 de plus que la recette totale encaissée par la compagnie de messageries (p. 4351). En ce cas, la compagnie de messageries verserait la moitié de la recette totale aux chemins de fer de l'Etat. Autrement dit, la compagnie de chemin de fer recevrait $180 pour le transport d'un chargement de poisson de Mulgrave à Montréal, et, en prenant les chiffres du statisticien, le coût actuel pour la compagnie serait de $380.12. Ce qui revient à dire que, en même temps que la compagnie de mes-

sageries reçoit suffisamment d'indemnité pour sa peine, les chemins de fer de l'Etat encaisseraient moins que la moitié du coût actuel de transport des marchandises. Il a ajouté que ce calcul ne tenait absolument aucun compte des frais de retour à vide du wagon, frais qu'on prétend considérables, bien que l'on ne possède aucune donnée du pourcentage de ce coût en regard de l'ensemble du déplacement en charge à destination de l'extérieur.

Il est aussi devenu public que, s'il est vrai que la plus grande partie du poisson transporté de ce point particulier emprunte le service des wagons, cependant les chargements L.C.L. étaient transportés aux mêmes taux exactement. Or, s'il en coûte 50 p. 100 des frais totaux rien que pour le retour à vide des wagons, les frais pour la compagnie s'élèveront à $570 contre quoi elle ne recevrait de la compagnie de messageries que $180.

M. Ham fait également une comparaison identique à propos d'un chargement de poisson, de Prince-Rupert à Montréal, une distance de 3,124 milles, et d'un chargement de 25,000 livres à l'occasion duquel la compagnie de messageries recevait en tout $1,070. En supputant le coût d'exploitation du chemin de fer sur les données de M. Mallory, on arriverait à $1,334.26, alors que la compagnie de chemin de fer n'encaisserait que $535. En ajoutant 50 p. 100 de frais de retour à l'état vide, le total des frais d'exploitation se monterait à plus de $2,000, soit près de quatre fois plus que n'encaisse présentement l'entreprise des chemins de fer de l'état (p. 4356).

M. Ham a aussi déposé un certain nombre de pièces, marquées de 24 à 27 inclusivement, pour montrer ce que sont les taux de messageries en provenance et à destination des centres importants du Canada. On y trouve aussi une confrontation des taux de messageries sur le poisson, lequel poisson, ne l'oublions pas, accompagne les trains de voyageurs au taux de fret de première classe, et les taux de première et de seconde classes. La pièce n° 24, développée ici, fait voir à son tour que les taux de première et de 2e classes valent entre Mulgrave et certains points entre Québec et Windsor, tous deux inclus; on y voit enfin que le présent tarif du poisson va de 1 p. 100 à 9 p. 100 du taux de messageries de 1re classe, et de 138 p. 100 à 185 p. 100 du taux du fret de 1re classe.

PIECE N° 24

ETAT comparatif des taux de messageries sur le poisson frais en regard des taux de fret et de messageries à partir de Mulgrave, N.-E.

A	Taux de messageries			Taux du poisson frais (Poids net)	Le taux p. 100 du poisson est celui de 1re classe, fret	Le taux p. 100 du poisson est celui de 1re classe, messageries	Le taux p. 100 du poisson est celui de 2e classe, messageries
	1re classe taux de fret	1re classe	2e classe				
Québec	108	485	335	150	138·88	31	45
Montréal	115	540	375	180	156·52	33	48
Ottawa	122	595	410	190	155·73	32	46
Kingston	125½	640	445	210	167·33	33	47
Peterboro	133	660	460	210	157·89	32	46
Toronto	137	680	475	210	153·28	31	44
Hamilton	140	700	485	230	164·28	33	47
London	155	730	505	240	154·83	33	48
Windsor	162	770	535	300	185·18	39	56

Ce tableau est la caractéristique des pièces où l'on trouve les taux, en destination et en provenance des diverses parties du pays; le même résultat ou à peu près se manifestant.

Tous les témoins parlant pour le compte des compagnies de messageries ont été contre-interrogés par le conseil des requérants, sans que l'ont ait rencontré rien qui vienne en contradiction avec ce qui avait déjà été dit et que nous avons cité.

S'il est vrai de dire que les déclarations entendues nous en disaient assez long sur l'état de la question relativement au coût d'exploitation des compagnies de transport, il n'en reste pas moins que la Commission était désireuse de se renseigner davantage sur l'industrie du poisson au Canada. C'est pourquoi elle a de son propre mouvement posé des questions pour arriver à savoir ce qu'encaissait le producteur de cette industrie, ce que déboursait le consommateur, enfin la proportion, entre ces deux chiffres, allant à la compagnie de messageries. D'un autre côté, de l'ensemble des déclarations faites, je suis d'avis que les témoignages relatifs à la morue en tranches donnaient le ton. Il reste toutefois que l'écart y est quelque peu plus considérable que pour l'églefin ou autres poissons moins aristocratiques. En somme on peut dire que ce qui est vrai pour l'un est vrai pour l'autre pour toutes les catégories de poissons qui ont fait l'objet de cette enquête.

Les personnes qui nous ont fourni cet ensemble de renseignements sont W. R. Spooner, poissonnier en gros de Montréal; D. J. Byrne, gérant général de la Poissonnerie Léonard, Limitée, de Montréal; A. H. Brittain, directeur-gérant de la *Maritime Fish Corporation,* de Montréal; et G. W. C. Binn, employé au département du poisson à la *Canadian Packing Company,* à Ottawa. La manutention du poisson nous est révélée par M. Spooner, pages 4162, 4163, 4164 et 4165 du dossier. Il serait assurément oiseux de tout citer, mais ce qui du moins a trait à la morue est énoncé comme suit

" Le poisson est partiellement le produit des activités des entreprises mêmes qui en assurent la récolte soit au moyen de bateaux de pêche à leur nom, soit par voie de contrats intervenus entre elles et d'autres personnes. On a appelé ce dernier procédé " fourniture de la pâtée ", parce qu'il s'agit d'avance de fonds aux pêcheurs pour les mettre en état de travailler. Mais que le poisson soit récolté par la communauté des pêcheurs ou par la compagnie, on a admis que la recette du producteur à un point quelconque des provinces Maritimes, allait de 4 cents à $4\frac{1}{2}$ cents la livre tête comprise, à ce que j'ai cru comprendre (p. 4162), bien que les témoignages sur ce point ne soient pas absolument affirmatifs. La pêche une fois effectuée, le poisson est vendu par la compagnie poissonnière appelée le " producteur " à un intermédiaire de Montréal à un prix moyen de $7\frac{1}{2}$ cents la livre, frais de messageries compris lesquels arrivent à 1.8 cent pour Montréal et 1.9 cent pour Ottawa. On se rend compte que, pendant que la compagnie ou le producteur verse une moyenne de $4\frac{1}{4}$ cents au pêcheur et 1.8 cent à la compagnie de messageries, soit un total de 6.05 cents, elle encaisse à son tour $7\frac{1}{2}$ cents la livre à Montréal, soit un écart d'une fraction au-dessous de $1\frac{1}{2}$ cent la livre. A son tour, l'intermédiaire revend au détaillant à 8 ou 9 cents la livre (p. 4161). Disons $8\frac{1}{2}$ cents, ce qui nous donne un écart d'un autre cent. Ce qui veut dire que si le poisson prend la route d'Ottawa, ce sera $\frac{1}{10}$ de cent de moins, vu que les frais de messageries sont plus élevés d'autant que pour Montréal. Enfin, à entendre M. Binn (p. 4309), le consommateur paye 16 cents pour l'églefin, ce qui sous-entend, naturellement, la tête enlevée. Je ne puis dire à quel point l'écart s'en trouve atteint mais on peut dire qu'en moyenne cet écart se trouve d'un à deux cents.

Le taux de messageries, avant la décision de février 1921, pour le poisson originaire des provinces maritimes et à destination de Montréal a été de $1\frac{1}{2}$ cent la livre, ce qui, après l'augmentation de 1.8 cent, nous amène à une majoration de 3/10 de cent la livre. Or, quand on considère que ce poisson qui a donné comme recette nette au producteur $4\frac{1}{2}$ cents la livre en moyenne, en comptant 1.9 cent de taux de messageries pour Ottawa, coûte au consommateur de 14 à 15 cents la livre,

on peut se demander quelle proportion d'une augmentation de 3/10 de cent, en cas de remise, irait au producteur ou au consommateur de cette denrée de première nécessité. Bien que l'on n'ait pas fourni de détails fort précis sur l'églefin et autres poissons, il reste que la manutention en est identique à celle de la morue, et que l'écart entre le producteur et le consommateur demeure dans les mêmes limites.

C'est pourquoi, que l'on étudie la question du point de vue du coût pour les compagnies de transport ou du point de vue des bénéfices réalisés soit par le producteur, soit par le consommateur, je me demande où notre commission trouverait une justification à modifier le taux établi par elle-même dans son ordonnance de février. Quant au poisson même, le taux de son transport devrait rester le même jusqu'au jour, attendu de tous avec impatience, où il sera possible d'effectuer une réduction générale des taux de messageries au Canada.

Son Excellence le Gouverneur général en conseil a dit au sujet de la crème:

> "et le comité du conseil privé est d'avis que, vu la dégringolade de la valeur marchande de la crème, on devrait procéder à une réduction correspondante, si possible, des taux de fret des messageries."

Il serait physiquement impossible de transporter la crème à tire gratuit, toutefois je me demande comment Son Excellence a pu exprimer une telle opinion. Or, par voie de conséquence, il me faut interpréter cette phrase comme voulant dire: si possible et sans préjudice de tout principe bien établi de réglementation de taux. Ce qui fait que, pour rencontrer les vues de la cour d'appel il me semble que nous devons nous demander s'il serait possible, tenant compte de principes bien établis, d'effectuer une réduction de l'ensemble ou seulement de partie de la majoration des taux sur la crème, majoration établie par la décision de 1921.

On a entendu sur ce point précis M. McDonnell, gérant-général de la Dominion Express Company; M. Burr, gérant de trafic de la même compagnie, et M. Muir, gérant-général de la Canadian National Express Company. Avant de se faire une opinion décisive sur la question de savoir s'il importe de réduire ou non un tarif, ou même si le tarif en question est raisonnable, tout tribunal, juge en matière de taux, doit tenir un certain compte des méthodes usitées par les compagnies dans la routine de leur exploitation et des salaires versés aux employés; et, généralement, il doit toujours se demander si l'entreprise est conduite sur des bases raisonnables d'économie et de doigté. Or, bien que la commission n'ait rien à voir en matière de salaires, la question a été discutée à fond et par M. McDonnell et par M. Muir (p. 4248 et p. 4265 respectivement).

M. McDonnell a dit ce qui suit (p. 4248):

> "Q. Vous prétendez avoir fait tout le nécessaire pour effectuer de l'économie dans l'administration. Qu'avez-vous donc fait?—R. Diminution de personnel, et, peut-être, obtention d'une plus grande efficience de la part du personnel en mains. Revision à la loupe de nos frais divers et réduction sur toute la ligne. Remise à plus tard de l'achat de quantité de choses que nous aurions été trop aises d'acheter si nous eussions eu plus d'argent.
>
> "Q. Nommez-en.—R. Agrandissements et aménagements.
>
> "Q. Pouvez-vous nous en dire davantage sur les moyens d'économiser ou encore sur les moyens que vous avez trouvés d'économiser? Une déclaration générale est-elle le mieux que vous puisiez faire en l'espèce?—R. Je crois que je vais m'en tenir à la déclaration d'ordre général à l'effet qu'à titre de vice-président et de gérant-général de la compagnie j'ai eu l'œil sur chaque dépense contrôlable par nous et j'ai fait le nécessaire pour maintenir nos déboursés aussi bas que pouvait nous le permettre le souci d'assurer au public le service qu'il attend de nous.

"Le commissaire Boyce: Et vous avez maintenu l'efficience du service?—R. Oui, Monsieur."

Et M. Muir a déclaré (p. 4265):

"Q. Avant de passer aux personnes avec lesquelles vous avez établi la comparaison, que pensez-vous de l'à-propos des salaires actuels? Autrement dit, nous avons ici les compagnies de messageries qui viennent justifier de l'équité des taux présents. Comme chacun sait, le coût de la vie est descendu assez considérablement au cours de l'année passée. En vue de ce fait, Monsieur Muir, croyez-vous que l'échelle des salaires de vos gens pourrait être réduite avec quelque semblant de raison en vue de coopérer à la modification des taux de messageries par les compagnies. Enfin, que pensez-vous de l'affaire?—R. Je ne vois pas qu'il soit possible de réduire les taux pour la peine, en justice pour les employés, du moins si l'on veut exiger un travail adéquat de la part de ces derniers, si l'on veut aussi rester en bons termes avec eux en s'assurant qu'ils sont satisfaits des conditions de travail qui toutes tendent vers l'économie".

En sus, les deux compagnies ont fait des déclarations à l'effet que les salaires payées à plusieurs catégories d'employés sont plus bas que ceux de l'agent voyageur, ces catégories embrassant environ 95 p. 100 de l'ensemble des employés des compagnies. Elles ont aussi montré que les salaires payés par elles ne dépassaient pas ceux de personnels effectuant le même travail pour le compte de quelques-unes des plus importantes entreprises du Canada. Les conseils des requérants ont contre-interrogé les auteurs de toutes ces déclarations pour en venir à admettre que les salaires ne semblaient pas être plus élevés que de raison. Je dois donc conclure que ces compagnies travaillent sur une base aussi intelligente qu'économique. Toutes les conclusions adoptées dans ce rapport reflètent cette opinion.

Il convient en même temps de se rappeler que les taux de denrées, appliqués à la crème, sont les plus bas de tous les taux de messageries en vigueur au Canada de nos jours. Sur ce point le témoignage de M. Muir, gérant de trafic de la Dominion Express Company (p. 4326) dit expressément:

"Je crois avoir le droit de déclarer que ce trafic de la crème a bénéficié de taux spécifiques pendant nombre d'années, ces taux restant bien au-dessous de ceux dont bénéficie toute autre denrée connue, toute autre échelle tarifaire en vigueur sur nos lignes. Cette denrée a bénéficié de l'état de choses, d'un arrangement spécial pendant plus de trente ans. Une seule majoration s'est produite en ces trente années et ce fut en février 1921.

"Le commissaire en chef: S'est-il produit quelque réduction dans ce laps de temps?—R. Il s'est produit des réajustements qui aboutissaient à des réductions."

M. Burr a déclaré qu'il avait été procédé à un examen complet et à une analyse fouillée du trafic de la crème au sein de la Dominion Express Company, à la date du 18e jour de mai 1921. Il a ajouté que l'on n'avait adopté ce jour pour aucune autre raison que celle d'établir une moyenne de trafic de cette denrée. Le 18 mai tombait au milieu de la semaine et au milieu du mois, mois où la crème n'était ni à son zénith ni à son minimum. C'était, pour tout dire, une journée moyenne. La conclusion de l'étude a été couchée dans la pièce n° 22 qui dit (p. 4329):

PIÈCE N° 22

Le 18 mai 1921

Bidons	Poids	Recettes actuelles messageries	2e classe	Taux à la livre, 1re classe, fret	Fret, 1re classe, au min.
(5) 2,039	122,340	598·85	1,369·91	645·81	1,120·06
(8) 1,389	138,900	537·65	1,320·65	718·95	769·78
(10) 142	17,040	63·67	161·22	86·78	87·89
3,570	278,280	1,200·17	2,851·18	1,451·54	1,977·73

Quotient pour la 2e classe .... 42 p. 100
Quotient pour la 1re classe, fret .... 82·6
Quotient pour la 1re classe, fret et minimum .... 60·6

Poids moyen par bidon .... 77·66 liv.
Frais moyens par bidon, messageries (actuels) .... 33·6 cents
Frais moyens par bidon, messageries (2e classe) .... 79·8 "
Frais moyens par bidon, fret (taux à la livre de 1re classe) .... 40·6 "
Frais moyens par bidon, fret (avec min) .... 55·3 "

Frais moyens par 100 liv., messageries (actuels) .... 43·1 "
Frais moyens par 100 liv., messageries (2e classe) .... 102·4 "
Frais moyens par 100 liv., fret (taux 1re classe à la livre) .... 52·1 "
Frais moyens par 100 liv., fret (avec minimum) .... 71·0 "
Frais de messageries, 2e classe .... 2,851·18—70 p. 100 des frais de messageries, 1re classe.
Frais approximatifs, 1re classe .... 4,073·11
Frais actuels, messageries .... 1,200·10—29·46 p. 100 de la 1re classe.
Frais anciens, messageries .... 1,000·00— 24·5 p. 100 de la 1re classe.
Frais, fret, pour frais minima .... 1,077·73—164·7 p. 100 des frais de messageries.
Frais, fret, taux à la livre .... 1,451·54—120·9 p. 100 des frais de messageries

On voit donc que le nombre total des bidons manutentionnés ce jour a été de 3,570 avec un poids de 278,280 livres, pour une recette actuelle de $1,200.17. Si la même quantité de crème avait été transportée aux taux de messageries de 2e classe, la recette aurait été de $2,851.18. Transportée par fret en 1re classe, en nombre actuel de livres, la recette aurait été de $1,451.54. Enfin, si l'on eût eu recours au fret, 1re classe, au taux minimum, aux quantités actuelles, la recette aurait été de $1,977.73. Autrement dit, la recette actuelle provenant du transport de la crème n'a pas dépassé les 6/7 de ce qu'eût été la recette d'une compagnie de chemin de fer pour le transport par fret, 1re classe, à la quantité actuelle de livres transportées. Puis on a développé cette démonstration, par des explications et récapitulations détaillées, sur des bidons, de 5, 8 et 10 gallons. Mais vu la conclusion identique obtenue, inutile de répéter le tout ici.

On a vu que les frais de transport d'un bidon de 8 gallons de crème sur cent milles de distance, soit 80 livres de crème environ et 16 livres en poids brut pour le bidon, arrive, au taux présent à 43 cents. On compte 6 cents pour le retour à vide du bidon. Cela constitue un total, pour les 8 gallons de crème, de 49 cents, ou quelque chose au-dessous de ½ cent la livre pour le poids combiné de la crème et du bidon à la sortie, et du bidon à la rentrée. Or l'ancien taux était de 36 cents à la sortie et 5 cents pour la rentrée à vide du bidon. Toutes les parties intéressées ont reconnu à l'audience que la moyenne de distance de transport était d'environ 100 milles, la moyenne de gras de beurre, 25 p. 100, soit 20 livres, pour un bidon de 8 gallons; et que, à la date de l'audience, le gras de beurre valait 36 à 37 cents la livre, ce qui donnerait, au bas mot, environ $7.20. La conclusion nette est qu'un colis valant $7.20, pesant 96 livres à la sortie et 16 livres à la rentrée, est transporté par les compagnies de messageries par train à voyageurs sur une distance de 100 milles, pour

49 cents, soit à peine une fraction au-dessus de 6 cents le gallon. Enfin il ressort que la majoration qui fait l'objet de la réclamation se monte à 8 cents sur une denrée valant $7.20. En outre, il a été admis qu'un certain pourcentage de cette crème, pourcentage sérieux, mais non établi avec une précision mathématique, connu sous le nom de " crème douce " que l'on utilise pour les fins de la cuisine et pour la fabrication de sorbets, etc., valait 55 cents la livre de gras de beurre au lieu de 36 cents, ce qui indique et la valeur de cette denrée et, dans une mesure proportionnelle, le quotient du taux encaissé par la compagnie de transport. Il me faut encore demander quelle proportion de ces 8 cents, advenant une remise, irait à titre de bénéfice, au producteur ou au consommateur.

Au cours de la discussion, M. Scott, conseil du requérant, a été interrogé par moi-même comme suit (p. 4447):

> " Le commissaire en chef: En tout état de cause, vous devez comprendre où je veux en venir, ou plutôt à quelle phase du problème je m'intéresse plus particulièrement. En effet tout ceci nous est revenu de la cour d'appel qui a clairement manifesté son désir. Or je voudrais savoir de vous comment nous pouvons conséquement nous rendre à ce désir."

Et voici la réponse:

> " M. Scott: Si l'on en vient à la conclusion que chaque livre en messageries transportée par une compagnie de messageries doit rapporter un profit à la compagnie; d'un autre côté, si les données fournies par la compagnie de messageries sont exactes, je me demande comment vous allez pouvoir vous tirer d'affaire ".

Mais à la page 4443, il disait aussi:

> " Je désirerais également attirer l'attention de la Commission sur le fait que les recettes des compagnies sont fort restreintes sur le lait et le poisson. Les expéditions de ces denrées sont proportionnellement faibles, et tenant compte du volume de transport et de la recette encaissée par les expéditeurs, le 20 p. 100 que nous demandons pour la crème et le poisson ne se fera pratiquement pas sentir au tableau des recettes des compagnies. S'il s'agissait d'un montant plus considérable et d'une question plus grave, il pourrait se faire que les arguments que j'ai avancés n'auraient pas la valeur qu'ils ont, à mon avis, dans ce cas.
>
> "S'il devait en résulter quelque chose de grave pour les compagnies, ce serait une autre affaire. Mais dans ce cas les finances des compagnies ne seront aucunement affectées qu'elles obtiennent ou non ce 20 p. 100, tandis que ces deux alternatives importent beaucoup aux producteurs, et que cela peut stimuler un trafic qui ne peut être que bienfaisant pour les compagnies de messageries, car elles accordaient ces taux de faveur longtemps avant la création de la Commission des chemins de fer, alors qu'elles étaient libres de faire comme bon leur semblait. Ainsi il y a tout lieu de croire qu'elles désirent la continuation de ce commerce, qu'il doit être maintenu, qu'elles l'obtiendront un jour quelconque, bien que ce ne soit pas en ce moment et, en conséquence, il ne faut pas le traiter trop durement."

Je ne suis pas de cet avis, car pour être logique, il faudrait transporter tout produit, expédié en petites quantités, à un taux non rémunérateur simplement parce qu'en fin de compte cela importerait peu comparativement aux recettes totales de la compagnie. Il me semble qu'il suffit d'énoncer cette proposition et qu'elle contient sa réfutation, parce que les compagnies de messageries sont les moyens de transport mis à notre disposition par nos chemins de fer pour l'expédition d'une multitude de petits colis sur les trains de voyageurs afin de

hâter leur transport et leur livraison, et, une fois ce principe établi, il faudrait en rendre l'application universelle.

Si nous considérons que les taux de messageries sur la crème sont les plus bas applicables aux produits canadiens aujourd'hui, que ces taux sont de beaucoup inférieurs aux taux de transport de 1re classe par petite vitesse, qu'il n'y a eu qu'une augmentation de 20 p. 100 depuis trente ans, et que les arguments avancés en faveur de cette diminution de 20 p. 100 ne sont pas très probants, je suis forcé d'en arriver à la conclusion qu'il est impossible à aucun point de vue tarifaire de faire droit à la requête des demandeurs dans cette cause, nonobstant le désir exprimé par Son Excellence en Conseil, et, en conséquence, je crois que la requête doit être refusée.

APPENDICE "B"

RAPPORT DE W.E. CAMPBELL, CHEF DU TRAFIC DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1922

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre un mémoire des listes concernant le transport des marchandises et des voyageurs, les messageries, les téléphones, les télégraphes, les wagons-lits et les wagons-salons, telles que soumises à la Commission à partir du 1er novembre 1904 alors que, en vertu d'une ordonnance de la Commission, sous l'empire de l'article 311 de la Loi des Chemins de fer, 1903, les compagnies de chemins de fer ont commencé de soumettre leurs tarifs, jusqu'au 31 mars 1921; et à partir du 1er janvier 1922 jusqu'au 31 décembre 1922 inclusivement; de même que les ordonnances les plus importantes concernant le trafic émises par la Commission jusqu'au 31 décembre 1922:

LISTES REÇUES DU 1er NOVEMBRE 1904 AU 31 DÉCEMBRE 1921 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	16,702		
Suppléments	33,807		
		50,509	
Tarifs communs	36,380		
Suppléments	106,488		
		142,868	
Tarifs internationaux	129,783		
Suppléments	395,261		
		525,044	
			718,421
Voyageurs—			
Tarifs locaux	17,143		
Suppléments	21,958		
		39,101	
Tarifs communs	15,146		
Suppléments	24,987		
		40,403	
Tarifs internationaux	29,183		
Suppléments	58,529		
		87,712	
Messageries—			167,216
Tarifs locaux	6,023		
Suppléments	57,233		
		63,256	
Tarifs communs	6,275		
Suppléments	23,016		
		29,291	
Tarifs internationaux	5,976		
Suppléments	6,961		
		12,937	
Téléphones—			105,484
Tarifs locaux	2,528		
Suppléments	1,992		
		4,520	
Tarifs communs	3,496		
Suppléments	26,202		
		29,698	
Tarifs internationaux	429		
Suppléments	9,719		
		10,148	
Télégraphes—			44,366
Tarifs	173		
Suppléments	200		
		373	
			373
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	187		
Suppléments	243		
		430	
Tarifs communs	170		
Suppléments	292		
		462	
Tarifs internationaux	256		
Suppléments	759		
		1,015	
			1,907
Grand total de toutes les listes			1,037,767

LISTES REÇUES DU 1ER JANVIER 1922, JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1922 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	1,533		
Suppléments	3,308		
		4,841	
Tarifs communs	4,465		
Suppléments	14,286		
		18,751	
Tarifs internationaux	12,674		
Suppléments	35,856		
		48,530	
			72,122
Voyageurs—			
Tarifs locaux	1,264		
Suppléments	1,607		
		2,871	
Tarifs communs	1,688		
Suppléments	2,380		
		4,068	
Tarifs internationaux	3,150		
Suppléments	5,898		
		9,048	
			15,987
Messageries—			
Tarifs locaux	55		
Suppléments	186		
		241	
Tarifs communs	102		
Suppléments	961		
		1,063	
Tarifs internationaux	137		
Suppléments	353		
		490	
			1,794
Téléphones—			
Tarifs locaux	132		
Suppléments	462		
		594	
Tarifs communs	416		
Suppléments	3,512		
		3,928	
Tarifs internationaux			
Suppléments			
		....	
			4,522
Télégraphes—			
Tarifs	8		
Suppléments	11		
		19	
			19
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	19		
Suppléments	38		
		57	
Tarifs communs	52		
Suppléments	77		
		129	
Tarifs internationaux	40		
Suppléments	116		
		156	
			342
Grand total de toutes les listes			94,786
Grand total			1,132,553

SOMMAIRE DES ORDONNANCES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL CONCERNANT LE TRAFIC RENDUES AU COURS DE L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 1922

Ordonnance générale n° 354, 4 janvier 1922.—Obligeant toutes les compagnies de chemin de fer, soumises à la juridiction de la Commission, à déposer les tarifs où un taux de 1 c. le 100 livres est exigé sur tous les grains pour le privilège d'arrêt en route aux fins de l'emmagasinage, de la mouture, du maltage, ou de tout autre traitement; ce privilège devant être accordé à tous les grains produits au Canada, sujet à un taux raisonnable pour le transport sur les lignes secondaires.

N° 31971, 4 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Schomberg Telephone Company, dans les comtés de Simcoe et de York, Ont.

N° 32025, 14 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Canadian Telephone Company, dans les comtés de Compton et de Wolfe, Qué.

N° 32026, 14 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de service téléphonique entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipale de Dawn, dans les comtés de Lambton et Kent, Ont.

N° 32027, 14 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Elmsley South Rural Telephone Company, dans les comtés de Leeds et Lanark, Ont.

N° 32028, 14 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Hazeldean Rural Telephone Company, dans le comté de Carleton, Ont.

N° 32029, 14 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Grattan Number Seven Telephone Association, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 32030, 14 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Compagnie de Téléphone d'Yamaska, dans le comté de Yamaska, Qué.

N° 32048, 21 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la McKillop, Logan & Hilbert Telephone Company, dans les comtés de Huron et de Perth, Ont.

N° 32063, 24 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Normandy Telephone Company, dans le comté de Grey, Ont.

N° 32069, 25 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Ayton Telephone Company, dans le comté de Grey, Ont.

N° 32070, 25 janvier 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Minto Rural Telephone Company, dans le comté de Wellington, Ont.

N° 32091, 4 février 1922.—Approuvant le tarif-étalon de transport de marchandises par mille, C.C.C. n° 672, du chemin de fer Chatham, Wallaceburg & Lac Erie.

N° 32105, 6 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Camden Independent Telephone Company, dans le comté de Lennox et Addington, Ont.

N° 32106, 6 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Ravenscliffe Telephone Company, dans le district de Muskoka, Ont.

N° 32107, 6 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de Harvey, dans le comté de Peterborough, Ont.

N° 32108, 6 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Selby Telephone Company, dans les comtés de Lennox et Addington et de Hastings, Ont.

N° 32123, 10 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Compagnie de Téléphone Rurale de Sainte-Angèle de Laval, dans le comté de Nicolet, Qué.

Ordonnance générale n° 357, 14 février 1922.—Modifiant l'ordonnance générale n° 354 en ce qui concerne les taux exigés pour le transport sur les lignes secondaires du grain de l'Ouest transporté entièrement par chemin de fer ou par voie des lacs et voie ferrée à des points de mouture dans l'Est du Canada.

N° 32160, 27 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de Mornington, dans les comtés de Perth et de Waterloo, Ont.

N° 32162, 27 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Union Telephone Company, dans le comté de Wellington, Ont.

N° 32173, 27 février 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Apsley Telephone Company, dans le comté de Peterborough, Ont.

N° 32178, 1er mars 1922.—Approuvant une enttente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Korah Central Telephone Company, dans le district d'Algoma, Ont.

Ordonnance générale n° 360, 6 mars 1922.—Obligeant les compagnies de chemin de fer à modifier leurs tarifs de manière à accorder un rabais, aux endroits à l'est de Fort-Wiliam, de cinquante cents par porte de wagon d'au moins 21 pieds carrés, lorsqu'elles sont fournies par l'expéditeur de chaux, transportés en vrac.

N° 32194, 7 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la East Middlesex Telephone Company, dans les comtés de Middlesex, Oxford et Perth, Ont.

N° 32197, 7 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la corporation du Township de Maidstone, dans le comté d'Essex, Ont.

N°32195, 6 mars 1922.—Expliquant les articles 1 et 2 de l'Ordonnance générale n° 234, datée le 22 mai 1918, concernant les mesures relatives à la mouture en transit aux endroits situés à l'est de Port-Arthur, Fort-William, et Armstrong, Ont.

N° 32196, 8 mars 1922.—Suspendant le tarif du chemin de fer Algoma Central & Hudson Bay, C.C.C. n° 585, comportant une augmentation des frais d'aiguillage sur le charbon provenant du quai de la New Ontario Coal Company et destiné au Pacifique-Canadien au Sault Sainte-Marie, Ont.

N° 32197, 7 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Corporation du Township de Maidstone, dans le comté d'Essex, Ont.

N° 32211, 9 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Urban & Rural Telephone Company, dans les comtés de Kent, Lambton et Middlesex, Ont.

N° 32212, 9 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Dunwich & Dutton Telephone Company, dans les comtés d'Elgin et de Middlesex, Ont.

N° 32221, 20 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de Tyendinaga, dans le comté de Hastings, Ont.

N° 32233, 27 mars 1922.—Approuvant le tarif étalon des marchandises en petite vitesse, C.C.C. n° E-390 et C.C.C. n° E-393, des chemins de fer nationaux du Canada.

N° 32247, 27 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Shakespeare Telephone Company, dans le district de Sudbury, Ont.

N° 32248, 27 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Iron Bridge Telephone Company, dans le district d'Algoma, Ont.

N° 32253, 31 mars 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Wakefield & Masham Telephone Company, dans les comtés Ottawa et de Pontiac, Qué.

N° 32286, 10 avril 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Glengarry Telephone Company, dans les comtés de Glengarry et de Prescott, Ont.

N° 32311, 18 avril 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Harwood Rural Telephone Company.

N° 32320, 19 avril 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la corporation du Township de Rochester, dans le comté d'Essex, Ont.

N° 32337, 25 avril 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Victory Telephone Limited, dans le comté de Chambly, Qué.

N° 32347, 1er mai 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Scotch Line & Stanleyville Telephone Company, dans le comté de Lanark, Ont.

Ordonnance générale n° 363, 10 mai 1922.—Approuvant le Supplément n° 19 à la Classification Canadienne de la Marchandise n° 16.

N° 32404, 17 mai, 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de McKillop, dans le comté de Huron, Ont.

Ordonnance générale n° 364, 23 mai 1922.—Etablissant les taux au mille pour le transport du calcaire et de la poussière de pierre destinés à des fins agricoles, à l'est de Port-Arthur, Fort-William, et Armstrong, Ont.

N° 32422, 23 mai 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Ivy-Thornton Telephone Company, dans le comté de Simcoe, Ont.

N° 32441, 29 mai 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le township de Hay, dans le comté de Huron, Ont.

N° 32442, 29 mai 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Ernestown Rural Telephone Company, dans les comtés de Lennox et Addington et de Frontenac, Ont.

N° 32448, 31 mai 1922.—Suspendant les tarifs C.C.C. n°s 1333, 1341 et 1344 de l'American Railway Express Company, et l'item n° 1 du tarif C.C.C. n° E.T. 732 de l'Express Trafic Association, concernant leur application aux taux sur les fruits et les légumes transportés à des endroits dans l'Ontario.

N° 32468, 5 juin 1922.—Approuvant une attente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Stroud Telephone Company, dans le comté de Simcoe, Ont.

N° 32469, 2 juin 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et Le Téléphone de St-Sébastien d'Iberville, dans les comtés d'Iberville et de Missisquoi, Qué.

Nº 32471, 2 juin 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Leeds and Grenville Independent Telephone Company, dans les comtés de Leeds et Grenville, Ont.

Nº 32477, 5 juin 1922.—Refusant le tarif C.C.C. nº 585 de l'Algoma Central & Hudson Bay Railway Company, comportant une augmentation des taux d'aiguillage sur le charbon provenant du quai de la New Ontario Coal Company et destiné au chemin de fer Pacifique-Canadien au Sault-Sainte-Marie, Ont.

Nº 32487, 13 juin 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la St. Marys, Medina & Kirkton Telephone Company, dans les comtés de Huron, Perth, Middlessex et Oxford, Ont.

Nº 32511, 19 juin 1922.—Obligeant l'American Railway Express Company à publier et à déposer un tarif loçal sur les fruits et les légumes transportés de Fenwick, Ont., à Hamilton, Ont., de 40c. les 100 livres, et annulant l'ordonnance nº 32448.

Ordonnance générale nº 365, 24 juin 1922.—Spécifiant la date à laquelle les compagnies de chemin de fer devront faire des rapports périodiques à la Commission concernant le trafic transporté gratis ou à des taux de faveur.

Nº 32547, 26 juin 1922.—Suspendant le tarif C.C.C. nº 5283 de la Bell Telephone Company, comportant une augmentation des taux de téléphone dans la cité de Windsor, Ont.

Nº 32549, 27 juin 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et Fourth Line of Bathurst Telephone Association, dans le comté de Lanark, Ont.

Nº 32550, 27 juin 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de Tiny, dans le comté de Simcoe, Ont.

Ordonnance générale nº 366, 30 juin 1922.—Obligeant les compagnies de chemin de fer à déposer des tarifs, en vigueur le 1er août 1922, comportant des diminutions de taux sur divers produits, et réduisant le tarif-étalon de transport de marchandise par mille dans la zone du Pacifique.

Ordonnance générale nº 367, 29 juin 1922.—Exigeant la modification de tous les tarifs internationaux de faveur sur les messageries de manière à comprendre un règlement à l'effet que les taux y mentionnés, à moins qu'ils ne soient spécifiquement désignés comme compétitifs, devront s'appliquer aux ou à des endroits intermédiaires au Canada qui ne sont pas énumérés dans lesdits tarifs.

Nº 32566, 4 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Compagnie de Téléphone Rural de Sainte-Sabine, dans les comtés de Missisquoi et d'Iberville, Qué.

Nº 32570, 4 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Perth & Christy's Lake Telephone Company, dans le comté de Lanark, Ont.

Nº 32589, 8 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Farmers Telephone Company, dans les comtés de Châteauguay, Huntingdon, Beauharnois et Saint-Jean, Qué.

Nº 32613, 15 juillet 1922.—Approuvant les tarifs-étalons des marchandises en petite vitesse des chemins de fer Pacifique-Canadien, Esquimalt & Nanaïmo, et Kettle Valley, déposés conformément à l'Ordonnance générale nº 366.

Nº 32615, 17 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de North Easthope, dans le comté de Perth, Ont.

N° 32627, 19 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Compnay et le réseau téléphonique municipal de Goderich, dans le comté de Huron, Ont.

N° 32629, 20 juillet 1922.—Approuvant les tarifs-étalons des marchandises en petite vitesse des chemins de fer Nationaux du Canada, Grand-Tronc-Pacifique, Edmonton, Dunvegan & British Columbia, et Central Canada, déposés en conformité de l'ordonnance générale n° 366.

N° 32630, 20 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Everett Telephone Company, dans les comtés de Simcoe et de Dufferin, Ont.

N° 32633, 20 juillet 1922.—Approuvant le tarif des abonnements et les frais de service, C.C.C. n° 1, de l'Eastern Telephone & Telegraph Company.

N° 32634, 21 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Balaclava Telephone Company, dans le comté de Grey, Ont.

N° 32635, 24 juillet 1922.—Approuvant les tarifs-étalons des marchandises en petite vitesse, C.C.C. n°s 1797 et 1798 du chemin de fer Great Northern, déposés en conformité de l'ordonnance générale n° 366.

N° 32637, 24 juillet 1922.—Obligeant la compagnie ferroviaire du Grand-Tronc à publier et à déposer des tarifs contenant un taux de 90c. la tonne sur la pierre à forte teneur de calcium transportée de Beachville à Niagara Falls, Ont.

N° 32641, 24 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Welford Rural Telephone Company, dans les comtés de Grenville et de Lanark, Ont.

N° 32642, 24 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Norton & McNab Telephone Association, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 32643, 24 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Drummond Centre Telephone Company, dans le comté de Lanark, Ont.

N° 32644, 24 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Madawaska Telephone Association, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 32651, 21 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Addison Rural Independent Telephone Company, dans le comté de Leeds, Ont.

N° 32660, 28 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la McNab Telephone Company, dans les comtés de Renfrew et de Lanark, Ont.

N° 32708, 27 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Little Britain Telephone Company, dans le comté de Victoria, Ont.

N° 32711, 2 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Harrietsville Telephone Association, dans les comtés de Middlesex et d'Elgin, Ont.

N° 32712, 27 juillet 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Farrelton Rural Telephone Company, dans le comté d'Ottawa, Qué.

N° 32713, 8 août 1922.—Approuvant les tarifs-étalons des marchandises en petite vitesse, C.C.C. n°s 2643 et 2644, de la compagnie Ferroviaire New-York Central.

N° 32730, 6 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Mallorytown Telephone Company, dans le comté de Leeds, Ont.

N° 32736, 5 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la East Wakefield Telephone Company, dans le comté d'Ottawa, Qué.

N° 32738, 9 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de Wilmot, dans les comtés de Waterloo, et de Perth, Ont.

N° 32739, 9 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de Ryde, dans le district de Muskoka, Ont.

N° 32740, 9 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Wroxeter Rural Telephone Company, dans le comté de Huron, Ont.

N° 32761, 11 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Parkhill-Argona Telephones, Limited, dans les comtés de Lambton et de Middlesex, Ont.

N° 32784, 23 août 1922.—Approuvant le tarif-étalon des marchandises en petite vitesse, C.C.C. n° 221, de la British Columbia Electric Railway Company.

N° 32785, 23 août 1922.—Approuvant le supplément n° 2 à la Classification des messageries pour le Canada, n° 5.

N° 32786, 22 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipale de Caledon, dans le comté de Peel, Ont.

N° 32787, 23 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique municipal de Huron & Kinloss, dans les comtés de Bruce et de Huron, Ont.

N° 32789, 23 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Rural Telephone Company de Kitley, dans le comté de Leeds, Ont.

N° 32790, 23 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Maple Grove Telephone Company, dans le comté de Dufferin, Ont.

N° 32792, 24 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Compagnie Electrique Maniwaki, dans le comté d'Ottawa, Qué.

N° 32795, 25 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Bracebridge and Northwood Telephone Company, dans le district de Muskoka, Ont.

N° 32796, 25 août 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique Municipal de Nipissing, dans le district de Parry Sound, Ont.

N° 32829, 7 septembre 1922.—Approuvant le tarif-étalon des marchandises en petite vitesse, C.C.C. n° 89, de la New Brunswick Coal & Railway Company.

N° 32830, 7 septembre 1922.—Approuvant le tarif-étalon des marchandises en petite vitesse, C.C.C. n° 123, de la Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Company.

N° 32867, 19 septembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la corporation du township de Watt, dans le district de Muskoka, Ont.

N° 32870, 19 septembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Lower Bonnechère Telephone Company, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 32894, 26 septembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Blind Line Telephone Company, dans le comté de Grey, Ont.

N° 32906, 29 septembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Lansdowne Rural Telephone Company, dans le comté de Leeds, Ont.

N° 33016, 21 octobre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Roseville Rural Telephone Company, dans le comté de Lanark, Ont.

Ordonnance générale n° 371, 3 novembre 1922.—Rejetant les item des tarifs ou suppléments déposés par les compagnies de chemin de fer qui comportaient une augmentation du taux sur les planches pour caisses transportées en chargement de wagon, en attendant l'audition de la cause par la Commission.

N° 33049, 7 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la West Williams Rural Telephone Association, dans le comté de Middlesex, Ont.

N° 33056, 8 novembre 1922.—Approuvant le supplément n° 3 à la classification des messageries pour le Canada, n° 5.

N° 33059, 7 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Home Telephone Company, dans les comtés de York et d'Ontario, Ont.

N° 32078, 10 novembre 1922.—Approuvant le supplément n° 4 à la classification des messageries pour le Canada, n° 5.

N° 33088, 14 novembre 1922.—Approuvant le tarif-étalon des marchandises en petite vitesse, C.C.C. n° 1, de la Maritime Coal, Railway and Power Company, Limited.

N° 33089, 14 novembre 1922.—Approuvant le tarif réglementaire pour voyageurs, C.C.C. n° 1, de la Maritime Coal, Railway & Power Company, Limited.

N° 33120, 20 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et La Compagnie de Téléphone de Notre-Dame de Ham, dans le comté de Wolfe, Qué.

N° 33121, 20 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Mount Albert Telephone Company, dans les comtés de York et d'Ontario, Ont.

N° 33154, 27 novembre 1922.—Approuvant le supplément n° 5 à la classification des messageries pour le Canada, n° 5.

N° 33168, 28 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et les commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de North Algoma, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 33169, 28 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la compagnie de Téléphone Local de Ham Nord, dans le comté de Wolfe, Qué.

N° 33170, 28 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Queen's Line Telephone Company, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 33177, 29 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et La Compagnie de Téléphone de Weedon, dans le comté de Wolfe, Qué.

N° 33178, 29 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Kerr Line Telephone Company, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 33179, 29 novembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Compagnie de Téléphone Rural de St-Mathieu, dans les comtés de Laprairie et de Napierreville, Qué.

Ordonnance générale n° 372, 24 novembre 1922.—Relevant les compagnies de chemins de fer pour le moment, et jusqu'à nouvel ordre, de l'obligation de faire rapport du montant des suppléments exigés sur le trafic international.

N° 33198, 6 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Drummondville Telephone Company, dans le comtés de Drummond, Bagot et Yamaska, Qué.

N° 33203, 6 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Atherley Telephone Association, dans le comté d'Ontario, Ont.

N° 33227, 15 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Goderich Rural Telephone Company, dans le comté de Huron, Ont.

N° 33228, 15 décembre 1022.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique de la municipalité du township de Colborne, dans le comté de Huron, Ont.

N° 33229, 15 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique de la municipalité du township d'Euphrasia, dans le comté de Grey, Ont.

N° 33230, 15 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Chapeau Rural Telephone Company, dans le comté de Pontiac, Qué.

N° 33244, 26 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et le réseau téléphonique de la municipalité du township de Humphrey, dans le district de Parry Sound, Ont.

N° 33245, 26 décembre 1922.—Abrogeant les ordonnances n°s 15286 et 15386, datées le 15 mars 1910 et le 14 novembre 1911 respectivement, prescrivant l'établissement de certains taux pour le transport de la ficelle d'engerbage sur les chemins de fer Grand-Tronc et Michigan Central.

N° 33250, 28 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la South Malahide Telephone Company, dans le comté d'Elgin, Ont.

N° 33254, 29 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la North Renfrew Telephone Company, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 33256, 29 décembre 1922.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Bell Telephone Company et la Compagnie de Téléphone Rurale de Ste-Angèle de Laval, dans le comté de Nicolet, Qué.

Ordonnance générale n° 373, 30 décembre 1922.—Abrogeant, jusqu'à nouvel ordre, l'ordonnance générale n° 372, datée le 24 novembre 1922, concernant les suppléments exigés sur le trafic international.

APPENDICE " C "

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA COMMISSION POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1922

CARTES DE VOIES

Le chemin de fer Pacifique-Canadien a transmis une carte de voie de Cutknife, Sask., à Whitford Lake, Alta., du mille 0 au mille 180, et il en a obtenu l'approbation.

EMPLACEMENT

On a approuvé des plans indiquant le tracé d'embranchements, dont la plupart se trouvent dans les provinces de l'Ouest, et se répartissent comme suit:—

Chemins de fer Nationaux du Canada

Embranchement de Dundee, du mille 18.72 au mille 19.72, Manitoba. Révision.

Embranchement de Prince-Albert-Denholm, du mille 0 au mille 20.81, Saskatchewan. Révision.

Chemin de fer Canadian Northern Québec, traversant les paroisses de St-Eustache et de St-Augustin, province de Québec. Révision.

Embranchement de Meeting Lake, du mille 0 au mille 23.01, Saskatchewan. Révision.

Chemin de fer Canadian Northern Pacific, du mille 213.74 au mille 218.64. Révision.

Chemin de fer Canadian Northern Pacific, du mille 57.25 au mille 62.41. Révision.

Chemin de fer Halifax & Southwestern, subdivision de Middleton. Révision.

Chemin de fer Canadian Northern Ontario, entre l'avenue Neebing et la rue Frederica, Fort-William, Ont. Révision.

Chemin de fer Niagara, St. Catharines & Toronto, sur la rue Great Western, St. Catharines, Ont. Révision.

Subdivision de Brandon, du mille 72.06 au mille 72.74, Manitoba. Révision.

Chemin de fer Pacifique-Canadien

Chemin de fer Interprovincial and James Bay, du mille 53 au mille 69, Québec.

Chemin de fer Kettle Valley, du mille 10.28 près d'Okanagan Falls au mille 39.33 sur la frontière internationale, C.-B.

De Rosetown vers l'est, du mille 0 au mille 18.66. Saskatchewan.

Chemin de fer Esquimalt & Nanaimo, de la rue Johnson à la rue Store, Victoria, C.-B. Révision.

De Swift Current vers le nord-ouest, du mille 31.07 au mille 34.02, Saskatchewan. Révision.

Chemin de fer Interprovincial & James Bay, du mille 48.01 au mille 49.05, et du mille 0 au mille 3, embranchement de Ville-Marie, Québec. Révision.

Passages à Niveau

Relativement aux plans précités d'emplacements, on a approuvé deux cent trente-deux passages à niveau, et quinze détournements de routes publiques.

PONTS

On a autorisé les divers chemins de fer du pays à construire ou reconstruire soixante-quatre ponts. De plus les ingénieurs de la Commission ont fait l'inspection de 36 nouveaux ponts, et ont permis de les utiliser.

VOIES INDUSTRIELLES

On a autorisé la construction de cent quatre-vingt-dix voies industrielles, d'une longueur variant de quelques centaines de pieds à six milles.

CROISEMENTS DE CHEMIN DE FER

On a autorisé des croisements aux endroits suivants, protégés par tous les appareils d'enclenchement nécessaires:—

Les chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Russell, Man.

Les chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le quart N.-O. de la sec. 14, tp. 53, R. 24, à l'ouest de 4e méridien, Edmonton, Alta.

On a autorisé des croisements protégés par des appareils de demi-enclenchement, aux endroits suivants:—

Le chemin de fer Hull Electric par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Montcalm, Hull, P.Q.

Le chemin de fer urbain de Sarnia par le chemin de fer Grand-Tronc, à l'intersection des rues Exmouth et Front, Sarnia, Ont.

Le chemin de fer Windsor Essex & Lake Shore Rapid par deux voies de la Commission d'Energie Hydro-Electrique, à l'intersection de l'avenue Aylmer et de la rue Wyandotte, Windsor, Ont.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Havelock, par le chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Kingston, à Sharbot Lake, Ont.

Chemin de fer urbain de Winnipeg par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à l'intersection de la route publique de Pembina, Winnipeg, Man.

Les installations d'enclenchement ci-dessous mentionnées ont été examinées et des changements dans les signaux ont été autorisés:—

Croisement du chemin de fer British Columbia Electric avec le chemin de fer Vancouver, Victoria & Eastern, à la rue Powell, Vancouver, C.-B.

Croisement du chemin de fer Michigan Central et du chemin de fer Grand-Tronc, à Southwold, Ont.

Croisement des chemins de fer Nationaux du Canada, subdivision de Battleford, et du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, subdivision de Cudworth.

Croisement des chemins de fer Nationaux du Canada et du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à Dana, Sask.

Croisement du chemin de fer Michigan Central et du chemin de fer Grand-Tronc, à Yarmouth, Ont.

Croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer Grand-Tronc, à North Essa, Ont.

RACCORDEMENTS DE VOIES

On a approuvé et autorisé des plans relatifs à l'exploitation des chemins de fer suivants:—

Chemins de fer Nationaux du Canada, raccordement de la subdivision de Battle River avec la subdivision de Viking, soit une distance de 0.52 mille.

Raccordement des chemins de fer Nationaux du Canada avec le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à Barlow, Alta.

Raccordement du chemin de fer Canadian Northern Ontario avec le chemin de fer Grand-Tronc, à Washago, Ont.

Raccordement du chemin de fer Canadian Northern Quebec et du chemin de fer Transcontinental National, entre la station de Lachevrotière et la station de St-Parc, P.Q.

Chemin de fer urbain d'Edmonton avec les chemins de fer Nationaux du Canada, à la 104e rue, Edmonton, Alta.

Chemin de fer Grand River avec chemin de fer Pacifique-Canadien, à Galt, Ont.

Le chemin de fer de Guelph Radial avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Guelph, Ont.

Les chemins de fer Nationaux du Canada avec le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à Barlow, Alta.

Les chemins de fer Nationaux du Canada avec le chemin de fer Pacifique-Canada, à Moose Jaw, Sask.

Le chemin de fer Québec Central avec les chemins de fer Nationaux du Canada, à la Jonction Diamond, P.Q.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien, circuit La Salle, avec l'embranchement de la rive sud du Canal Lachine, La Salle, P.Q.

Le chemin de fer Halifax & Southwestern avec le chemin de fer Dominion Atlantic, à Middleton, N.-E.

Les voies de la Commission d'Energie Hydro-Electrique avec le chemin de fer Essex Terminal, dans le township de Sandwich ouest, Ont.

LIGNES OUVERTES À LA CIRCULATION DES TRAINS

Les chemins de fer Nationaux du Canada, du mille 28.54, à Beachy, Sask., mille 35.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Lanigan vers le nord-est, du mille 0 au mille 49.34, Saskatchewan.

Les chemins de fer Nationaux du Canada, subdivision du St-Laurent, du mille 87.6 au mille 91.6, Québec.

Les chemins de fer Nationaux du Canada, d'Amaranth à Alonsa, Manitoba, du mille 44.2 au mille 62.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision d'Adirondack, du mille 42.82, à la rue St-Patrice, La Salle, Québec.

Les chemins de fer Nationaux du Canada, de Gravelbourg, mille 79 au mille 109, Saskatchewan.

Les chemins de fer Nationaux du Canada, de Red Deer, mille 0, à la jonction avec la subdivision de Brazeau, mille 6.1, Alberta.

Les chemins de fer Nationaux du Canada, subdivision de Kanhabowie, du mille 8.7 au mille 11.1. Révision.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Russell vers le nord, du mille 6.5 au mille 12.34, Manitoba.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement Weyburn-Lethbridge, du mille 314.2 au mille 351.04, Alberta.

LIGNES DE HAUTE INTENSITÉ

Ligne à haute intensité de la Commission d'Energie Hydro-Electrique, de Burlington à Queenston, Ontario.

Ligne à haute intensité de la Commission d'Energie Hydro-Electrique, traversant la propriété du chemin de fer Grand-Tronc à Grimsby, Ont.

Canalisation double, ligne aérienne de 600 volts de la Commission d'Energie Hydro-Electrique, au-dessus du chemin de fer Windsor Essex & Lake Shore Rapid à la rue Howard, Windsor, Ont.

APPAREILS PROTECTEURS

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau du Grand-Tronc sur la rue Main, Princeton, Ont.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau sur la route publique au sud de la jonction d'Iberville, mille 18.8 subdivision d'Adirondack, chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Argyle, chemin de fer Grand-Tronc, Peterborough, Ont.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau des chemins de fer Nationaux du Canada à l'intersection de la rue Smith et de la Huitième avenue, Regina, Sask.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau des chemins de fer Nationaux du Canada à l'intersection de la rue Smith et de l'avenue Dewdney, Regina, Sask.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau de la route Stave Bank par le chemin de fer Grand-Tronc, Port Credit, Ont.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Wentworth par le chemin de fer Dominion Atlantic, Windsor, Ont.

Installation d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Watson par le chemin de fer Grand-Tronc, Woodstock, Ont.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Principale par les chemins de fer Nationaux du Canada, Shawinigan Falls, P.Q.

Installation d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Seminole par le chemin de fer Père Marquette, Walkerville, Ont.

Installation d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Melford par le chemin de fer Pacifique-Canadien, Fairville, N.-B.

Installation d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Mechanic par le chemin de fer Pacifique-Canadien, Bath, N.-E.

Installation d'une sonnerie et d'un signal à bascule au passage à niveau de Perth Road par le chemin de fer Pacifique-Canadien, au mille 100.9, subdivision de Kingston.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau de la rue Craig par le Pacifique-Canadien, Perth, Ont.

Installation d'une sonnerie électrique et d'un signal à bascule au passage à niveau de la route publique par le chemin de fer Grand-Tronc, à l'est de Renton, Ont.

PASSAGES INFÉRIEURS

Reconstruction d'un tunnel au mille 21.45, subdivision des Montagnes, chemin de fer Pacifique-Canadien, Colombie-Britannique.

Passage inférieur sous le chemin de fer Esquimalt & Nanaïmo à la rue Johnson, Victoria, C.-B.

Passage inférieur sous le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la sec. 16, tp. 7, rang 3, à l'ouest du 5e M., Alberta, pour atteindre les houillères bitumineuses de Mohawk.

Passage inférieur sous la voie du Pacifique-Canadien à la station Algoma, Ont.

DRAINAGE

Drain mathers sous la voie du Grand-Tronc, Lots 32 et 34, Con. 1, tp. de Morris, Ont.

Drainage sous la voie du Pacifique-Canadien, Lots 5 et 6, Con. 1, Tp. de Pallat, district de Kenora, Ont.

Fossé d'irrigation sous la voie du Pacifique-Canadien dans le quart S.O. de la sec. 29, tp. 9, rg. 22, à l'Ouest du 4e M., Alberta.

Fossé d'irrigation sous la voie du Pacifique-Canadien dans le quart N.O. de la sec. 6, tp. 10, R. 22, à l'ouest du 4e M., Alberta.

Fossé d'irrigation sous la voie du Pacifique-Canadien dans le quart S.O. de la sec. 9, tp. 10, R. 23, à l'ouest du 4e M., Alberta.

Fossé d'irrigation sous la voie du Pacifique-Canadien dans le quart N.E. de la sec. 18, tp. 9, R. 26, à l'ouest du 4e M., Alberta.

Fossé d'irrigation sous la voie du Pacifique-Canadien dans le quart S.-E. de la sec. 15, tp. 10, R. 24, à l'ouest du 4e M., Alberta.

Ponceau sous la voie du Pacifique-Canadien à Dorval P. Q.

Egout sous la voie du Grand-Tronc à la rue Wellington, Hamilton.

Drain de l'Ile sous la voie du Grand-Tronc, paroisse St-Michel, P.Q.

Egout sous la voie du Toronto Hamilton & Buffalo Railway à la rue King ouest, Hamilton, Ont.

Ponceau sous la voie des chemins de fer Nationaux du Canada à la rue Broad, Regina, Sask.

DIVERS

Outre ce qui précède, beaucoup d'autres questions ont réclamé notre attention, dont quelques-unes comportaient des inspections, comme l'exemption du clôturage, les ponts tournants, les expropriations de terrain pour fins de chemins de fer, les croisements de câbles aériens, les passages à bestiaux, les tramways élevés, les conduites d'eau, les lignes aériennes, les fossés, etc.

APPENDICE "D"

RAPPORT DE GEORGE SPENCER, CHEF DE LA DIVISION DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1922.

INVESTIGATIONS ET RAPPORTS AU SUJET D'ACCIDENTS ACCOMPAGNÉS DE BLESSURES CORPORELLES OU DE PERTES DE VIE

Pendant les douze mois écoulés diverses compagnies de chemin de fer relevant de la juridiction de la Commission lui ont fait rapport de 2,588 accidents ayant causé la mort de 243 personnes et des blessures à 2,856 personnes. Pour les détails, voir les relevés 1, 3 et 4.

Un examen des relevés n°s 2, 5 et 6, qui sont des états comparatifs des pertes de vie et des blessures, démontre que le nombre des personnes tuées est le même que celui de l'année 1921, tandis qu'il y a une augmentation de 928 dans le nombre des personnes blessées au cours de la période correspondante.

Sur un total de 2,588 accidents signalés, tel que mentionné ci-dessus, 1,636 (63 p. 100) ont fait l'objet d'enquêtes et comportaient 214 pertes de vie et 1,931 cas de blessures. Les relevés 7, 8, 9 et 10 donnent les détails relatifs aux enquêtes faites sur les tamponnements, les déraillements, les accidents aux passages à niveau ainsi que ceux qui ont eu lieu au cours de travaux exécutés sur ou sous des locomotives. Ces quatre relevés indiquent qu'il y a eu 500 enquêtes au sujet de 86 pertes de vie et de 774 cas de blessures. Le reste des enquêtes, qui se chiffrent à 1,136, et ont trait au décès de 128 personnes et à 1,157 cas de blessures, est réparti sur des accidents tombant dans les diverses catégories dont il est fait mention dans les relevés 3, 4 et 5.

On remarquera que sur ce nombre de 243 personnes tuées et de 2,856 personnes blessées on compte 71 empiéteurs tués et 90 blessés. A ce sujet nous renvoyons les lecteurs au relevé n° 16 qui donne le nombre des personnes tuées et blessées par les compagnies de chemin de fer, et par province.

Quant aux accidents survenus aux passages à niveau, aux installations de protection, etc., on trouvera les détails dans les relevés n°s 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14 et 15.

INSPECTION DES APPAREILS DE SÛRETÉ

Le travail qui se rattache à cette phase du service est en grande partie effectué sous l'empire des dispositions de l'article 298 de la loi et de l'ordonnance générale n° 102. Les relevés n°s 19, 20, 21A et B exposent en détail la besogne de l'année. Inutile de dire que l'inspection de 82,128 wagons demande beaucoup de temps et comporte une forte somme de travail tant pour ce qui est du travail à exécuter sur les lieux que pour la vérification, l'inscription et le classement des nombreux rapports. A cela il faut ajouter la correspondance nécessaire en vue d'amener les compagnies de chemin de fer à prendre les mesures qui s'imposent pour remédier aux irrégularités. L'inspection de 82,128 wagons a révélé l'existence de 4,057 wagons défectueux (4.94 p. 100), avec un total de défectuosité se chiffrant à 4,531.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES FIXES

Le travail de cette division est effectué sous l'autorité des articles 298, 299, 300 et 301 de la Loi des chemins de fer, et des ordonnances générales nos 12, 31, 66, 78, 102, 107, 131, 171, 199, 226, 289, 293 et 330.

En vertu de l'ordonnance générale n° 78, dite "Ordonnance concernant l'inspection des chaudières de locomotives", quelque 70,000 formules de rapport d'inspections mensuelles et annuelles ont été produites au cours de l'année.

En vertu de l'ordonnance générale n° 330, dite "Ordonnance concernant l'inspection des chaudières fixes, quelque 20,000 formules de rapport d'inspections semi-annuelles et annuelles ont été produites au cours de l'année.

Durant cette période 11,144 locomotives ont été examinées, et 1,592 d'entre elles (5 p. 100) ont été trouvées défectueuses; le total des défectuosité se chiffre à 654. Pour les détails, voir le relevé n° 22.

La vérification et l'enregistrement des formules et des rapports susmentionnés, ainsi que la correspondance qui en est résultée, entraînent naturellement beaucoup de travail.

INSPECTION DU MATÉRIEL ROULANT POUR VOYAGEURS, DES GARES ET DES TERRAINS

Ce travail comporte l'inspection au point de vue de la sûreté de la propreté, du confort, etc. De nombreuses questions ont été soumises à l'attention des officiers compétents et les résultats ont été satisfaisants.

REQUÊTES ET PLAINTES TOUCHANT LES SERVICES DE TRAIN ET DE GARES, LA PROTECTION DES PASSAGES À NIVEAU, LES EMPLACEMENTS DE STATION, LES WAGONS DISPONIBLES, ETC., ETC.

Le travail de cette division comprend une grande variété de sujets, et nécessite souvent des enquêtes et des recherches très longues. Au cours de l'année environ 1,338 plaintes et requêtes ont été reçues, qui ont fait le sujet d'enquêtes et de rapports.

Disons, en terminant, que pour faire le travail brièvement mentionné dans ce rapport, le personnel de la division a dû parcourir 308,000 milles.

Relevé n° 1.—Indiquant le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués ou blessés sur les diverses voies ferrées du Canada sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 décembre 1922.

Nom du chemin de fer	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
Grand Tronc	1	115	15	510	42	126	58	751
Pacifique Canadien	3	94	38	648	66	124	107	866
Canadien National	1	105	24	814	17	95	42	1,014
Michigan Central	....	....	3	39	20	18	23	57
Great Northern	....	2	....	6	1	5	1	13
Toronto, Hamilton et Buffalo	....	1	1	6	1	1	2	8
Hull Electric	....	....	....	....	....	1	....	1
Québec Central	....	....	....	....	....	1	....	1
London et Port Stanley	....	....	....	1	1	3	1	4
Quebec, Montreal and Southern	....	....	....	6	....	2	....	8
Kettle Valley	....	4	....	27	....	3	....	34
Niagara, St. Catharines et Toronto	....	....	....	....	....	3	....	3
New York Central	....	....	....	5	1	....	1	5
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	....	....	1	4	....	....	1	4
Lake Erie and Northern	....	....	....	3	....	....	....	3
Grand River	....	1	....	....	....	2	....	3
Central Vermont	....	1	....	3	....	1	....	5
Windsor, Essex and Lake Shore	....	36	....	2	1	....	1	38
Niagara, Welland and Lake Erie	....	1	....	....	....	....	....	1
Algoma Central and Hudson Bay	....	....	....	....	1	1	1	1
Napierville Junction	....	....	....	....	1	4	1	4
Père Marquette	....	....	....	4	....	1	....	5
Dominion Atlantic	....	....	....	....	1	1	1	1
Esquimalt and Nanaimo	....	....	....	1	....	1	....	2
Maine Central	....	....	....	....	1	....	1	....
Atlantic, Quebec and Western	....	....	1	1	....	....	1	1
Oshawa	....	....	....	....	1	....	1	....
Montreal and Southern Counties	....	1	....	....	....	....	....	1
Hamilton Radial	....	....	....	1	....	1	....	2
Toronto Suburban	....	15	....	3	....	....	....	18
Brantford and Hamilton	....	....	....	....	....	2	....	2
Total	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856

Relevé n° 2.—Etat comparé des personnes tuées et blessées entre l'année finissant le 31 décembre 1921 et l'année finissant le 31 décembre 1922.

	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
1921	4	240	91	1,344	148	344	243	1,928
1922	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856
Diminution	....	....	8	....	....	....	....	....
Augmentation	1	136	....	740	7	52	....	928

Relevé n° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour les douze mois finissant le 31 décembre 1922.

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessés	Tués	Blessés
Déraillement	....	112	10	102	....	1	10	215
Tamponnement par l'avant	....	43	....	18	....	3	....	64
Tamponnement par l'arrière	....	9	2	18	1	3	3	30
Tamponnement en parc	....	4	1	51	....	2	1	57
Tamponnement avec les wagons sur la voie principale	....	....	....	5	....	....	....	5
Tamp. avec des wagons par suite d'une aig. ouverte	....	4	....	2	....	....	....	6
Tamp. à un passage à niveau	....	12	....	1	....	....	....	13
Passage à niveau protégé par des barrières	....	....	....	....	2	10	2	10
Passage à niveau protégé par une sonnerie	....	....	....	....	5	16	5	16
Passage à niveau protégé par un gardien	....	....	....	1	1	8	1	9
Passage à niveau non protégé	....	....	....	5	58	197	58	202
Passage particulier	....	....	....	2	9	25	9	27
Empiétement	....	....	....	2	71	88	71	90
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	....	....	....	351	....	....	....	351
Non-classifiés	....	87	3	434	....	17	3	538
Ajustant les barres d'attelages, attelage et dételage	....	....	5	79	....	....	5	79
Frappés par locomotive ou wagon entre les stations	....	....	9	10	1	2	10	12
Tombés hors d'un wag. d'un vélo-auto, ou d'un vélo	....	....	2	175	....	3	2	178
Wagonnet, vélo.-auto. vélo. frappés par un train	....	....	9	37	1	1	10	38
Rampant sous les wagons	....	....	1	1	....	....	1	1
Rampant entre les wag. par-dessus les barres d'att	....	....	....	14	....	1	....	15
Frap. alors qu'ils pas. entre les wag. entre les b. d'at	....	....	1	4	....	....	1	4
Wagons sur la voie	....	6	2	10	....	....	2	16
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	....	....	....	42	....	....	....	42
Ecrasés entre les wagons, les bât. les plates-formes, etc	....	....	2	15	....	1	2	16
Explosion de la chaudière de la locomotive	....	....	....	7	....	....	....	7
Tombés d'un train de voyageurs	1	6	....	7	....	....	1	13
Tombés du tender alors qu'ils pelletaient du charbon	....	....	....	7	....	....	....	7
Tombés du tender alors qu'on prenait de l'eau	....	....	....	10	....	....	....	10
Dans les usines	....	....	1	41	1	1	2	42
En voyageant sur le chasse-pierre ou sur le marche-pied de la locom.	....	....	1	34	....	....	1	34
Obstacle au-dessus de la voie	....	....	....	8	....	....	....	8
Etaient à réparer des wagons sur une voie ouverte lorsque ceux-ci ont été ébranlés	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés du toit des wagons	....	....	2	53	....	....	2	53
Tombés entre les wagons	....	....	3	11	....	....	3	11
En appliquant les freins à air	....	6	1	140	....	....	1	146
En sautant hors du train en mouvement	4	33	1	77	3	7	8	117
En essayant de monter à bord du train en mouvement	....	29	1	29	....	4	1	62
Affouillement	....	23	....	4	....	....	....	27
Pont qui a cédé ou qui a été brûlé	....	....	....	....	....	....	....	....
Electrocutés	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecrasés par des locomotives ou par des wagons aux stations ou dans les parcs	....	2	24	55	5	25	26	62

Relevé nº 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour les douze mois finissant le 31 décembre 1922.—*Fin.*

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
En passant trop près de l'extrémité d'une rame de wagons..........	....	....	....	....	....	....	....	....
Pris dans un cœur, dans un contre-rail ou une tringle d'aiguille......	....	....	....	1	....	....	....	1
Pris par une locomotive ou un wagon alors qu'ils manœuvraient l'aiguille..........................	....	....	....	6	....	....	....	6
En montant et en descendant les échelles des wagons, sont tombés à bas de ceux-ci..............	....	....	....	33	....	....	....	33
Sont tombés à bas des wagons alors qu'ils manœuvraient le frein à main..........................	....	....	2	68	....	....	2	68
Asphyxiés dans un tunnel..........	....	....	....	....	....	....	....	....
En manipulant des marchandises et du bagage.....................	....	....	....	56	....	....	....	56
En chargeant et en déchargeant des matériaux O.C.S................	....	....	....	18	....	....	....	18
En réparant des wagons...........	....	....	....	4	....	....	....	4
En travaillant dans une coulisse de déchargement....................	....	....	....	3	....	....	....	3
Les wagons ont été ébranlés alors qu'on était à les charger ou à les décharger......................	....	....	....	6	....	1	....	7
Pont tournant ouvert..............	....	....	....	....	....	....	....	....
Etaient à travailler sur des wagons ou au-dessous de ceux-ci, sur une voie ouverte lorsqu'ils ont été ébranlés..........................	....	....	....	2	....	....	....	2
En enchaînant et en désenchaînant des wagons........................	....	....	....	1	....	....	....	1
Couplage et découplage des conduites pour l'air comprimé......	....	....	....	24	....	....	....	24
Total......................	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856

Relevé n° 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission durant les douze mois clos le 31 décembre 1922.

—	G.T.R.		C.P.R.		C.N.R.		M.C.R.		G.N.R.		T.H. & B.		Hull Elec.		Q.C.R.		L. & P.S.		Q.M. & S.		K.V.R.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	1	70	5	58	4	76		1												1		9
Tamponnement par l'avant		7		5		10																
Tamponnement par l'arrière		15	2	7	1	8																
Tamponnement dans le parc		15	1	15		23						2										2
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale				1		3																1
Tamp. avec des wag. par suite d'une aiguille ouverte		1		5																		
Tamponnement à un passage à niveau																						
Passage à niveau protégé par des barrières																						
Passage à niveau protégé par cloches	2	5		1		1		3														
Passage à niveau protégé par gardien	3	8	2	7				1														
Passage à niveau non protégé	1	3		1		3						2										
Passage particulier	11	64	21	59	10	45	14	8		5				1		1	1	3		1		2
Empiètement	1	11	7	4		8		2	1													1
Travaillant sur la locomotive ou au-dess.	21	29	34	31	4	23	5	3			1									1		
Non classifiés		102		102		140		3		1		1										
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage		158		162	3	189		13		4										2		5
Frappés par une locomotive ou wag. entre les gares	3	28	1	20		28		2														
Tomb. d'un wag., d'un veloc. auto. ou d'un véloc		3	8	4	1	5	1															
Wag., vélocip. auto., vélocip. frappé par un train		7	1	56	1	107		3														5
Rampant sous les wagons		1	3	16	6	16																2
Rampant entre les wag. par-dess. les b. d'attelage						1	1															
Frappés en passant entre les wag. et les b. d'attelage				3		12																
Wagons sur la voie		2		2	1																	
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc.		2	2	2		12																
Ecrasés entre les wag., les bat., la plate-forme, etc		13		13		12		1				2										
Explosion de la chaudière de la locomotive	1	4		5	1	7																
Tombés d'un train de voyageurs				4		3																
Tombés du tender en pelletant du charbon		2	1	7		3		1														
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau		2		1		4																
En travaillant à l'atelier		4		5				1														
En voyageant sur le chasse-pierre		7		9	1	23	1	1														2
Pont à haut niveau		13		9	1	11		1														
En réparant des wagons sur la voie pour les réparations alors qu'une locom. les a ébranlés		1		3		3		1														
Tombés du toit des wag. en marchant sur le train																						

Tombés ent. les wag. en march. sur le toit	2	11		23		17		1										1				
Application des freins pneumatiques		1	2	3	1	6				1												
Sautant hors d'un train en mouvement	1	24		50		62		7				1								1		1
En essayant de monter dans un train en mouvement	4	31	3	43	1	36		1		1												
Affouillement	1	16		22		20		1		1												2
Pont qui a cédé ou qui a brûlé		1				26																
Choc électrique																						
Électrocutés																						
Ecrasés dans la cour ou aux stat. par des locom. ou wag. en mouvement	6	19	12	23	6	16	1	1			1											
En passant trop près de l'extrém. d'une file de wag.																						
Pris dans un coeur, un contre-rail ou une tringle de connexion		1																				
Pris alors qu'ils manoeuvraient l'aiguille		5				1																
Tombés des wagons, alors qu'ils monte ou desc. les échelles		10		16		6		1														
Tom. hors d. wag. alors qu'ils fais. fonct. le frein à main		18	2	40		9																1
Asphyxiés dans un tunnel																						
En transportant des marchandises		21		8		22														1		
En transportant des matériaux, O.C.S.		3		7		6														1		1
En construisant et en faisant des répar.		2																				
En trav. dans une coulisse de déchargement				2		1																
Wag. mis en mouv. lors du char. et du déchargement		5		1																		
Pont tournant ouvert																						
En réparant des wagons sur une voie de réparation alors qu'une locomotive les a ébranlés				1		1																
En enchaînant et en désenchaîn. des wag.				1																		
Couplage et découp. des cond. p. l'air comp		6		9		9																
	58	751	107	866	42	1,014	23	57	1	13	2	8		1		1	1	4		8		34

Relevé nº 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission durant les douze mois clos le 31 décembre 1922.—*Suite.*

—	N. St. C. & T.		N.Y.C.		E.D. & B.C.		L.E. & N.		Grand River		C.V.R.		W.E. & L.S.		Nia. W. & L.E.		A.C. & H.B.		Napanee Junction		P.M.R.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement																						
Tamponnement par l'avant														24								
Tamponnement par l'arrière																						
Tamponnement dans le parc																						
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale																						
Tamp. avec des wag. par suite d'une aiguille ouverte																						
Tamponnement à un passage à niveau														13								
Passage à niveau protégé par des barrières																						
Passage à niveau protégé par cloches																						
Passage à niveau protégé par gardien																						
Passage à niveau non protégé																						
Passage particulier		2						1		1									1	4		1
Empiétement		1																				
Travaillant sur la locom. ou au-dessous			1							1			1				1	1				
Non-classifiés				1								1										
Ajustant les barres d'attelage, attel. et dét				1		2		1						1								
Frappés par une locom. ou wag. ent. les gar																						1
Tomb. d'un wag., d'un véloc. auto ou d'un vélocipède																						
Wag., véloc. auto., véloc. frappé par un tra																						
Rampant sous les wagons					1	2																1
Rampant entre les wag. par-dess. les b d'attelage																						
Frappés en passant entre les wag. et les b d'attelage																						
Wagons sur la voie																						
Frappés par d'aiguille, le tuyau d'eau, etc.												1										
Ecrasés entre les wag., les bat., la plate forme, etc.																						
Explosion de la chaudière de la locomotive																						
Tombés d'un train de voyageurs																						
Tombés du tender en pelletant du charbon																						
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau																						
E:: travaillant à l'atelier																						
En voyageant sur le chasse-pierre																						
Pont à haut niveau																						
En réparant des wag. sur la voie pour les rép. alors qu'une locom. les a ébranlés																						
Tomb. du toit des wag. en march. sur le tr.																						
Tomb. entre les wag. en march. sur le toit																						
Application des freins pneumatiques																						
Sautant hors d'un train en mouvement										1		2				1						
En essayant de monter dans un train en mouvement																						

Affouillement	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Choc électrique	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Ecrasés dans la cour ou aux stations par des locom. ou wagons	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
En passant trop près de l'extrémité d'une file de wagons	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Pris dans un cœur, un contre-rail ou une tringle de connexion	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Tombés des wag. en mont. et en desc. les échelles	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Tomb. des wag. en faisant fonct. le frein à main	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Asphyxiés dans un tunnel	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
En transportant des marchandises	......	......	......	3	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
En transportant des matériaux, O.C.S.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
En const. et en faisant des réparations	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
En travaillant dans une coulisses de déchar.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Wag. mis en mouv. lots du char. et du déchargement	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Pont tournant ouvert	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
En répar. des wag. sur une voie de répar., alors qu'une locom. les a ébranlée	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
En chaînant et en désenchaînant des wagons	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Couplage et découp. de conduites p. l'air comprimé	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	......	3	1	5	1	4	......	3	......	3	......	5	1	38	......	1	1	1	1	4	......	5

RELEVÉ N° 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission durant les douze mois clos le 31 décembre 1922.—*Fin.*

—	D.A.R.		E. & N.		Maine Central		A.Q. & W.		Oshawa		M. & S.C.		Ham. Radial		Tor. Suburban		B. & H.		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement																			10	215
Tamponnement par l'avant																18				64
Tamponnement par l'arrière																			3	30
Tamponnement dans une cour																			1	57
Tamponnement avec des wagons sur la voie principale																				5
Tamp. avec des wagons par suite d'une aiguille ouverte																				6
Tamponnement à un passage à niveau																				13
Passage à niveau protégé par des barrières																			2	10
Passage à niveau protégé par des cloches																			5	16
Passage à niveau protégé par un gardien																			1	9
Passage à niveau protégé				1										1				2	58	202
Passage particulier																			9	27
Empiètement	1	1			1				1										71	90
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous																				351
Non classifiés																			3	538
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage							1												5	79
Ecrasés par une locom. ou par un wagon entre les stations																			10	12
Tombés hors d'un wag., d'un véloc.-auto. ou d'un véloc.																			2	178
Wagonnet, vélo-auto., vélocipède frappés par un train																			10	38
Rampant sous les wagons																			1	1
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attela.																				15
Frappés alors qu'ils pass. entre les wag., entre les barres d'attelage																			1	4
Wagons sur la voie																			2	16
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc.																				42
Ecrasés entre les wagons, les bât., plates-formes, etc.																			2	16
Explosion de la chaudière de la locomotive																				7
Tombés d'un train de voyageurs																			1	13
Tombés du tender alors qu'ils pelletaient du charbon																				7
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau																				10
En travaillant à l'atelier																			2	42
En voyageant sur le chasse-pierre ou sur le marche-pied																			1	34
Obstacle au-dessus de la voie																				8
En réparant des wag. sur la voie de rép. alors qu'une locom. les a ébranlés																				
Tombés alors qu'ils march. sur le toit des wagons																			2	53
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit																			3	11
Application des freins pneumatiques																			1	146
Sautant hors du train en mouvement														1					8	117
En essayant de monter dans un train en mouvement																			1	62
Affouillement																				27
Pont qui a cédé ou qui a brûlé																				
Choc électrique																				
Ecrasés dans la cour ou aux stations par des loco. ou par des wag. en mouvement												1							26	62
En passant trop près de l'extrémité d'une rame de wag.																				
Pris dans un cœer, un contre-rail, une tringle de conn.																				1
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille																				6

Tom. hors des wag. alors qu'ils mont. d. les échelles																				33
Tom. hors des wag. alors qu'ils fais. fonct. le frein à main																			2	68
Asphyxiés dans un tunnel																				
En transportant des marchandises																				56
En transportant des matériaux, O.S.C.																				18
En construisant des ou en faisant des réparations								1												4
En travaillant dans une coulisse de déchargement																				3
Wagons mis en mouv. lors du char. et du déchargement				1																7
Pont tournant ouvert																				
En répar. des wag. sur une voie de répar., alors qu'une locom. les a ébranlés																				2
En enchaînant et en desenchaînant des wagons																				1
Couplage et découp. de conduites p. l'air comprimé																				24
	1	1		2	1		1	1	1			1		2		18		2	243	2,856

RELEVÉ N° 5.—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées entre l'année finissant le 31 décembre 1921 et l'année finissant le 31 décembre 1922.

Nature des accidents	1921		1922		1922			
					Augment.		Diminut.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	12	159	10	215	......	56	2	......
Tamponnement par l'avant	2	33	......	64	......	31	2	......
Tamponnement par l'arrière	2	28	3	30	1	2	......	......
Tamponnement dans une cour	1	43	1	57	......	14	......	......
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale	......	15	......	5	......	......	......	10
Tamp. avec des wag. par suite d'une aig. ouverte	2	6	......	6	......	......	2	......
Tamponnement à un passage à niveau	......	7	......	13	......	6	......	......
Passage à niveau protégé par des barrières	5	13	2	10	......	......	3	3
Passage à niveau protégé par cloches	14	27	5	16	......	......	9	11
Passage à niveau protégé par gardien	1	8	1	9	......	1	......	1
Passage à niveau non protégé	50	166	58	202	8	36	......	......
Passage particulier	6	18	9	27	3	9	......	......
Empiétement	64	91	71	90	7	......	......	1
Travaillant sur la locomotive ou au-dessus	......	235	......	351	......	116	......	......
Non classifiés	15	341	3	538	......	197	12	......
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	......	69	5	79	5	10	......	......
Ecrasés par des locomot. ou wagons entre les stations	3	5	10	12	7	7	......	......
Tomb. d'un wag. d'un vélocip. auto ou d'un véloc	4	88	2	178	......	90	2	......
Wag., vélocip. auto., vélocip. frappé par un train	9	59	10	38	1	......	......	21
Rampant sous les wagons	......	1	1	1	1	......	......	......
Rampant entre les wag. par des. les b. d'attelages	......	3	......	15	......	12	......	......
Frappés en pass. entre les wag. et les b. d'attelage	2	4	1	4	......	......	1	......
Wagons sur la voie	......	1	2	16	2	15	......	......
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	1	31	......	42	......	11	1	......
Ecrasés entre les wag., les bât., la plate-forme, etc.	2	8	2	16	......	8	......	......
Explosion de la chaudière de la locomotive	......	6	......	7	......	1	......	......
Tombés d'un train de voyageurs	3	18	1	13	......	......	2	5
Tombés du tender en pelletant du charbon	......	2	......	7	......	5	......	......
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	......	3	......	10	......	7	......	......
En travaillant à l'atelier	8	34	2	42	......	8	6	......
En voyageant sur le chasse-pierres	1	22	1	34	......	12	......	......
Obstacles sur la voie	1	10	......	8	......	......	1	2
En réparant des wagons sur la voie pour les réparations alors qu'une locomotive les a ébranlés	......	......	......	......	......	......	......	......
Tombés du toit des wag. en marchant sur le train	3	16	2	53	......	37	1	......
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	2	7	3	11	1	4	......	......
Application des freins pneumatiques	......	72	1	146	1	74	......	......
Sautant hors d'un train en mouvement	3	64	8	117	5	53	......	......
En essayant de monter dans un train en mouvement	3	38	1	62	......	24	2	......
Affouillement	1	3	......	27	......	24	1	......
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	1	4	......	......	......	......	1	4
Electrocutés	......	......	......	......	......	......	......	......
Ecrasés dans la cour ou aux stations par des locom. ou wagons	18	57	26	62	8	5	......	......
En passant trop près de l'extrémité d'une rame de wagons	......	1	......	......	......	......	......	1
Pris dans un cœur, un contre-rail ou une tringle de connexion	......	4	......	1	......	......	......	3
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	1	4	......	6	......	2	1	......
Tombés des wagons en mont. et en desc. les échelles	......	18	......	33	......	15	......	......
Tombés des wagons en fais. fonct. le frein à main	1	22	2	68	1	46	......	......
Aspnyxié dans un tunnel	......	......	......	......	......	......	......	......
En transportant des marchandises	......	17	......	56	......	39	......	......
En transportant des matériaux O.C.S	......	20	......	18	......	......	......	2
En construisant et en faisant des réparations	......	2	......	4	......	2	......	......
En travaillant dans une coulisse de déchargement	......	1	......	3	......	2	......	......
Wag. mis en mouv. alors qu'on les char. ou déchar	......	5	......	7	......	2	......	......
Pont tournant ouvert	......	......	......	......	......	......	......	......
En réparant les wagons sur une voie ouverte, alors qu'une locomotive les a ébranlés	......	2	......	2	......	......	......	......
En enchaînant et en désenchaînant des wagons	......	......	......	1	......	1	......	......
Couplage et accouplage des conduites p. l'air comp.	2	17	......	24	......	7	2	......
Diminution	243	1928	243	2,856	51	991	51	63
	......	......	243	1,928	51	63		
			......	928	......	928	......	......

Relevé n° 6.—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées entre l'année finissant le 31 décembre 1921 et l'année finissant le 31 décembre 1922.

Chemin de fer.	1921		1922		1922			
					Augment.		Diminut.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand Tronc	67	579	58	751	......	172	9	......
Pacifique Canadien	107	356	107	866	......	510	......	......
National-Canadien	47	828	42	1,014	......	186	5	......
Michigan Central	3	33	23	57	20	24	......	......
Great Northern	2	9	1	13	......	4	1	......
Toronto, Hamilton and Buffalo	2	15	2	8	......	......	......	7
Hull Electric	......	......	......	1	......	1	......	......
Quebec Central	1	1	......	1	......	......	1	......
London and Port Stanley	......	......	1	4	1	4	......	......
Quebec, Montreal and Southern	......	4	......	8	......	4	......	......
Kettle Valley	2	14	......	34	......	20	2	......
Niagara, St. Catharines and Toronto	3	15	......	3	......	......	3	12
New York Central	1	18	1	5	......	......	......	13
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	......	4	1	4	1	......	......	......
Lake Erie and Northern	......	4	......	3	......	......	......	1
Grand River	1	6	......	3	......	......	1	3
Central Vermont	......	1	......	5	......	4	......	......
Windsor, Essex and Lake Shore	......	2	1	38	1	36	......	......
Niagara, Welland and Lake Erie	......	......	......	1	......	1	......	......
Algoma Central and Hudson Bay	......	......	1	1	1	1	......	......
Napierville Jct	5	7	1	4	......	......	4	3
Père Marquette	1	2	......	5	......	3	1	......
Dominion Atlantic	......	1	1	1	1	......	......	......
Esquimalt and Nanimo	......	3	......	2	......	......	......	1
Maine Central	......	......	1	..	1	......	......	......
Atlantic, Quebec and Western	......	......	1	1	1	1	......	......
Oshawa	......	4	1	......	1	......	......	4
Montreal and Southern Counties	......	3	......	1	......	......	......	2
Hamilton Radial	......	4	......	2	......	......	......	2
Toronto Suburban	......	......	......	18	......	18		......
Brantford and Hamilton	......	6	......	2	......	......	......	4
Essex Terminal	......	1	......	......	......	......	......	1
Boston and Maine	1	......	......	......	......	......	1	......
Wabash	......	8	......	......	......	......	......	8
	243	1,928	243	2,856	28	989	28	61
Augmentation	......	......	243	1,928	28	61	......	......
			......	928	......	928		

Relevé n° 7.—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées à la suite de tamponnements qui ont fait l'objet d'enquêtes pendant l'année finissant le 31 décembre 1922.

Dossier	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
Inv. 10882..	3 déc......	G.T.R......	Woodstock, Ont..........	......	1
" 10892..	7 janv......	G.T.R......	Brockville Yard, Ont., croisement est..........	......	1
" 10902..	23 déc......	C.N.R......	Près de Mabella, Sask..........	......	2
" 10905..	22 oct......	C.N.R......	Port Mann, cour de..........	......	1
" 10912..	6 déc......	C.N.R......	Près de Rosedale, C.-B..........	......	7
" 10982..	15 janv......	G.T.R......	Lacolle Jct., Qué..........	......	1
" 10996..	11 janv......	G.T.R......	Montréal, près de la rue des Seigneurs, Qué..........	......	2
" 11025..	11 janv......	G.T.R......	Coteau, Qué., sur passerelle conduisant au réservoir..	......	1
" 11058..	18 fév......	G.T.R......	Côteau Jct., voie de garage n° 2, Qué..........	......	1
" 11100..	25 fév......	G.T.R......	Rymal, Ont..........	......	2
" 11120..	28 fév......	G.T.R......	Paris Jct., Ont..........	......	1
" 11135..	18 mars......	G.T.R......	Mimico, Ont., cour Order, extrémité ouest..........	......	1
" 11136..	8 mars......	C.P.R......	Guelph Jct., Ont..........	......	1
" 11154..	4 mars......	C.N.R......	Bruno, Sask..........	......	2
" 11185..	22 mars......	G.T.R......	York, Ont., croisement est..........	......	1
" 11190..	23 mars......	G.T.R......	Montréal, pont Victoria, extrémité ouest..........	......	2
" 11205..	31 mars......	C.P.R......	Bredenbury Sub., M.P. 27·6..........	......	1
" 11220..	22 mars......	C.N.R......	Melville, Sask..........	......	1
" 11488..	30 mai......	C.P.R......	Toronto, têtes de ligne de, près de la rue Bay..........	1	......
" 11501..	14 juin......	C.P.R......	Yoho, C.-B..........	......	2
" 11528..	17 juin......	G.T.R......	York, Ont..........	......	1
" 11558..	2 mai......	C.P.R......	Nelson Yard, C.-B..........	......	1
" 11624..	11 juillet......	G.T.R......	Windsor, Ont., aiguille de la ligne bleue..........	......	3
" 11686..	31 juillet......	C.P.R......	Près de St-Clet, Qué..........	1	......
" 11722..	23 juillet......	C.N.R......	Fort-Rouge, Man..........	......	1
" 11725..	22 juillet......	W.E. & L.S.	Lake Shore Jct., Ont..........	......	24
" 11809..	22 juillet......	C.P.R......	Mitford, Alta..........	......	1
" 11916..	31 juillet......	G.T.R......	Cayuga, Ont..........	......	5
" 11927..	17 août......	G.T.R 7 H.E.R.	Ford, Ont., intersection avec le pas. à niveau..........	......	46
" 11969..	22 août......	C.N.R......	Regina, Sask., cour de..........	......	1
" 11986..	27 juillet......	C.N.R......	Port Mann, C.-B..........	......	3
" 11990..	16 sept......	C.P.R......	Alyth, cour de, Calgary, Alta..........	......	1
" 12003..	10 sept......	C.P.R......	Farnham, cour de, Qué..........	......	5
" 12031..	23 sept......	C.N.R......	Watrous, Sask..........	......	1
" 12049..	21 sept......	G.T.R......	Princeville, Ont..........	......	3
" 12055..	22 sept......	C.P.R......	Kenora, cour de, Ont..........	......	1
" 12109..	6 oct......	C.N.R......	Barwick, Ont..........	......	8
" 12113..	14 sept......	K.V.R......	Penticton, cour de, B.C..........	......	2
" 12116..	6 oct......	G.T.R......	Pte-St-Charles, Qué..........	......	1
" 12137..	22 sept......	C.P.R......	Colonsay, subdiv. de, P.M. 118·5, Sask..........	1	3
" 12157..	17 oct......	C.N.R......	Winnipeg, Fort-Rouge, Man..........	......	1
" 12183..	3 oct......	C.P.R......	Fort-William, cour de, Ont..........	......	1
" 12192..	9 oct......	C.N.R......	Melville, Sask..........	......	2
" 12209..	19 oct......	C.N.R......	St. Frances, subdiv., de M.P. 173, Ont..........	......	4
" 12244..	4 nov......	G.T.R......	Canpa, Ont..........	......	1
" 12258..	26 oct......	C.P.R......	Tunnel Kalmar, M.P. 22, Ont..........	......	3
" 12264..	18 oct......	C.P.R......	Kenora, Ont., cour de..........	......	3
" 12283..	10 oct......	C.N.R......	Bashaw, subdiv. de, P.M. 33·5, Alta..........	1	3
" 12289..	14 oct......	Tor. Sub....	Weston, Ont., vis-à-vis de la voie de garage de la Irwin's Lumber Co..........	......	18
" 12360..	12 nov......	C.N.R......	Limoilou, Qué., près de Headley Jct..........	......	5
" 12384..	30 oct......	C.N.R......	Davidson, Sask..........	......	3
" 12392..	20 nov......	C.P.R......	Fort-William, têtes de ligne de, Ont..........	......	1
" 12393..	21 nov......	C.P.R......	Ignace, cour d', Ont..........	......	1
" 11979..	21 sept......	T.H. & B...	Hamilton, Ont..........	......	2
" 10859..	8 déc......	G.T.R......	St-Lambert, Jct., Que..........	......	1
" 12421..	31 oct......	C.P.R......	Montréal, cour Sortin, Qué..........	......	2
" 12431..	26 nov......	C.P.R......	North Transcona, Man..........	......	1
" 12441..	8 nov......	C.P.R......	Smith's Falls, Ont., 1 mille à l'ouest de..........	1	......
" 12444..	29 nov......	C.N.R......	Winnipeg, Man..........	......	1
" 12477..	20 nov......	G.T.R......	Montréal, Turcot ouest, Qué..........	......	1
" 12486..	13 déc......	G.T.R......	New Sarum, Ont..........	......	6
				5	202

Relevé n° 8.—Etat indiquant le nombre de pertes de vies et de cas de blessures à la suite de déraillement qui ont fait l'objet d'enquêtes au cours de l'année finissant le 31 décembre 1922.

Dossier	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
Inv. 10891..	29 nov......	G.T.R......	St. Catharines, Ont..........	......	1
" 10915..	2 nov......	C.P.R......	P.M. 12, Kimberley, subdiv. de, C.-B..........	......	1
" 10918..	9 déc......	G.T.R......	Toronto, voie de garage de la Wm. Davies Co.......	......	1
" 10930..	21 janv......	C.P.R......	Ellwood Station, P.M. 4·85, subdiv. de Prescott, Ont.	......	21
" 10955..	20 janv......	G.T.R......	Hamilton, Ont., jct. n. et n.-o..........	......	3
" 11036..	26 janv......	G.T.R......	Midland, cour de, Ont..........	......	1
" 11042..	13 fév......	G.T.R......	Toronto, Ont., ancienne remise à plomb..........	......	1
" 11065..	18 fév......	C.P.R......	P.M. 134½ , subdiv. de Laggan..........	......	4
" 11073..	23 fév......	C.N.R......	Près de Fenwood, P.M. 289, subdiv. de Touchwood..	......	15
" 11098..	16 fév......	C.N.R......	Regina, cours de l'ouest, Sask..........	......	1
" 11105..	12 fév......	C.N.R......	Près de Norway, subdiv. de Bashaw..........	......	2
" 11106..	17 janv......	C.N.R......	Près de Red Pleasant, P.M. 25, subdiv. de Porter....	......	1
" 11155..	3 mars......	C.N.R......	Mt. Robson, C.-B..........	......	4
" 11192..	27 mars......	G.T.R......	Allandale, cour de, Ont..........	......	1
" 11218..	15 avril......	C.P.R......	P.M. 45·7, subdiv. de Crow's Nest, Alta..........	......	8
" 11241..	18 avril......	C.N.R......	Lachevrotière Station, à l'ouest de, Qué..........	2	1
" 11242..	16 avril......	C.N.R......	Près de Sims, Ont., P.M. 216, subdiv. de Fort-Frances	......	2
" 11244..	7 avril......	C.N.R......	Près de Maryfield, P.M., 2, subdiv. de Carlyle......	1	1
" 11298..	8 mai......	C.P.R......	1½ mille à l'ouest de Maberley, Ont..........	......	2
" 11330..	14 avril......	C.P.R......	P.M. 120, Carberry, subdiv. de, Man..........	......	1
" 11335..	30 avril......	C.P.R......	Kenora, cour de, Ont..........	......	1
" 11353..	22 mars......	K.V.R......	P.M. 129·2, subdiv. de Coquihalla, C.-B..........	......	1
" 11415..	25 mai......	C.P.R......	P.M. 43, subdiv. de Shaunavon, Sask..........	......	1
" 11436..	13 Mai......	C.N.R......	P.M. 71, subdiv. de Liverpool, N.-E..........	......	5
" 11437..	13 juin......	C.N.R......	P.M. 37, subdiv. de Shester, N.-E..........	......	2
" 11497..	24 avril......	Q.M. & S...	1 mille à l'ouest de Boucherville, Qué..........	......	1
" 11507..	12 juin......	G.T.R......	London East, Ont..........	......	1
" 11508..	9 juin......	G.T.R......	Merritton, Ont..........	......	1
" 11516..	25 mai......	C.P.R......	Methven, Man..........	......	1
" 11532..	28 juin......	C.P.R......	Aiguille à l'ouest de Verner, Ont..........	1	1
" 11537..	20 juin......	G.T.R......	Allanburg, Ont..........	......	1
" 11549..	22 juin......	C.N.R......	Près de Ryerson, Sask., P.M. 6, subdiv. de Sarlyle..	......	2
" 11567..	9 juin......	C.N.R......	Albreda, C.-B..........	......	1
" 11575..	6 juin......	K.V.R......	Beaverdell, C.-B..........	......	1
" 11620..	20 juillet......	C.N.R......	6 poteaux à l'ouest de P.M. 138, subdiv. de Oba, Ont.	1	1
" 11637..	27 juin......	C.N.R......	Dewey, C.-B., P.M., 1227..........	......	1
" 11680..	3 août......	K.V.R......	P.M. 16, Merritt, subdiv. de, C.-B..........	......	1
" 11772..	18 août......	C.N.R......	P.M. 155, Rowley, subdiv. de, Alta..........	......	1
" 11824..	17 août......	C.P.R......	Outremont, rotonde d', Qué..........	......	1
" 11869..	9 sept......	C.N.R......	P.M. 5, Amsterdam (près de), Sask..........	......	3
" 11908..	15 sept......	G.T.R......	Guelph Jct., Ont..........	......	1
" 11918..	15 sept......	G.T.R......	Sidney, Ont..........	......	5
" 11926..	4 sept......	C.N.R......	Près de Birds Hills, Man..........	......	1
" 12019..	11 sept......	C.P.R......	Moose Jaw, Sask..........	......	1
" 12024..	6 sept......	C.N.R......	Prince-Albert, cour de, Sask..........	......	1
" 12047..	19 sept......	C.P.R......	Culross, Man..........	1	2
" 12065..	2 oct......	G.T.R......	Jeanettes Creek, Ont..........	......	3
" 12068..	19 sept......	C.P.R......	P.M. 17·5, subdiv. de Glenboro, Man..........	......	1
" 12103..	22 oct......	C.N.R......	P.M. 76, subdiv. de Oba, Ont..........	......	6
" 12107..	18 oct......	C.P.R......	2·4 milles au sud de Wingham Jct., Ont..........	......	4
" 12108..	12 oct......	P.M.R......	St. Thomas, cour Victoria, Ont..........	......	1
" 12120..	3 oct......	C.P.R......	P.M. 94, subdiv. La Rivière, Man..........	......	1
" 12415..	9 sept......	C.N.R......	Beachburg, Ont., nouvelle voie industrielle..........	......	1
" 12252..	28 sept......	C.N.R......	Edmonton, Alta..........	......	1
" 11263..	23 oct......	C.P.R......	P.M. 22·5, Broadview, subdiv. de, Sask..........	......	2
" 12271...	24 sept......	C.N.R......	Gillespie, Alta, P.M. 123·1, subdiv. de Battle River.	......	1
" 12311..	31 oct......	G.T.R......	Mandaumin, Ont..........	......	1
" 12332..	22 nov......	C.P.R......	P.M. 76, subdiv. de Sterling, Alta..........	......	2
" 11345..	21 mars......	C.P.R......	P.M. 42, subdiv. Cascades, C.-B..........	......	1
" 12464..	18 déc......	C.P.R......	Palliser, C.-B., 1½ mille à l'est de..........	2	......
" 12484..	15 déc......	C.N.R......	Bowsman, Man., près du P.M. 106..........	......	16
				9	152

RELEVÉ N° 9.—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées et les numéros de renvoi des enquêtes qui ont été ins tituées pendant l'exercice finissant le 31 décembre 1922.—*Suite*,

Dossier	Dossier de la compagnie	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accidents	Observations
10856	C-1825	20 déc.	11.47 m.	C.P.R.	Lindsay, Ont., 2½ milles au sud	1	1	Gardien	C. et V.	Négligence; rurale.
10857	2487	19 déc.	5.52 s.	G.T.R.	Pte St-Charles, Qué., rue Charlevoix	....	1	Barrières	Piéton	Angle droit; double; négligence; urbain.
10863	26744·30	25 nov.	3.30 s.	C.N.R.	Dauphin, Man., rue Gladys	....	2	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
10866	26765·217	17 nov.	12·21 m.	G.T.R.	Eganville,Ont., 1er passage à niveau, à l'est	1	....	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
10881	9437·574	9 nov.	10.45 m.	M.C.R.	Niagara Falls, Ont., Bender Ave	....	1	Sonnerie	Auto.	Angle droit; double; arbres; négl.; urbain.
10883	26765·216	24 déc.	10.53 s.	G.T.R.	Cainsville, Ont., passage à niv. du chemin	2	....	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
10885	9437·639	22 déc.	7.43 m.	G.T.R.	Toronto, Logan avenue	1	....	Barrières	Piéton	Angle droit; simple; négligence, rural.
10894	26324	9 déc.	7.45 s.	C.N.R.	Port-Arthur, Ont., rue May	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.
10903	18490	10 nov.	10.25 m.	C.P.R.	Grindrod stn., 1er pass. à niv. au nord	1	1	Sans prot.	Auto-cam.	Angle droit; double; négligence; rural.
10908	27802·5	21 déc.	9.56 m.	T.H. & B.	Mineral Springs, Ont., West Gov., chemin de	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
10910	27318·11	24 déc.	8.08 s.	L.E. & N.	Bowlby, Ont., passage à niv. du chem	....	3	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; bord élev.; négl.; rural.
10911	27156·47	7 janv.	7.20 s.	H.E.R.	Hull, Qué., chemin d'Aylmer	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
10919	C-4760	24 déc.	3.15 s.	M.C.R.	Welland, Ont., rue Main	....	3	Barrières	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
10920	9437·867	10 janv.	8.40 s.	T.H. & B.	Hamilton, rue Walnut	..	2	Gardien	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.
10923	9437·186	10 janv.	6.30 s.	C.P.R.	Guelph, Ont., rue Market	....	1	Sonnerie	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
10933	31646	23 nov.	7.45 m.	Q.C.R.	Weedon, Qué., 1er passage à niveau	...	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
10940	26765·219	23 déc.	7.35 m.	G.T.R.	Ilderton, Ont., rue main	...	3	Sans prot.	Auto.	Angle droit; voies de gar.; négli.; urbain.
10942	26765·218	9 janv.	9.10 m.	G.T.R.	Kitchener, Ont., rue St-Leger	....	1	Sans prot.	Piéton	Angle droit; double; voies de gar.; nég.; urb.
10960	9437·565	24 déc.	11·45 s.	C.P.R.	Montréal, Qué., rue Cote des Neiges	....	1	Sonneries	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.
10969	26765–220	23 janv.	8.10 m.	G.T.R.	Whitby, Ont., rue Dundas	....	2	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11027	31646·1	13 janv.	9.25 s.	Q.C.R.	St-Hénédine, Qué., 1er pass. à niveau	..1		Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; négligence; rural.
11029	30423·2	1er janv.	6.53 s.	L. & P.S.	London, Ont., pass. à niv. à 11·6 milles du	1	1	Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; négligence; urbain.
11038	4135·58·28	31 janv.	3.30 m.	C.P.R.	Dilkie, Man., 1er pass. à niv. à l'ouest de	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11049	27365·16	7 fév.	9.30 m.	C.P.R.	Foxwarren, Man., 1er pass. à niv. à l'ouest de	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11059	25707	30 janv.	3.35 m.	C.N.R.	Swan River, Man., rue Main	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11080	26722·41	30 janv.	2.12 s.	C.P.R.	Calgary, Alta., chemin des Pieds Noirs	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
11087	26722·41	2 mar.	11·22 m.	C.P.R.	Colborne, Ont., 2e passa. à niv. à l'ouest de	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11091	26765·133	25 fév.	11.30 m.	N. St.C.&T	St. Catharines, Ont., rue John	....	1	Sans prot.	Auto.	Qngle droit; double; négligence, urbain.
11092	26727·92	3 mars	4.00 s.	C.P.R.	Ingersoll, Ont., rue Thames	1	....	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; bord élev.; neg.; rural.
11122	26727·93	14 mars	7.15 m.	C.P.R.	Kingston, Ont., rue Brock	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; voies de gar.; beg.; rur.
11558	27073·1	1er fév.	3.30 s.	C.P.R.	Vernon, B.C., chemin Colstream	..1		Sans prot.	Auto-cam.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11773	21823	17 mars	10.00 m.	C.P.R.	St-Boniface, Man., rue Marion	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11174	26765·152	21 mars	8·50 m.	G.T.R.	York,Ont., ext. est de la cour	....	1	Sans prot.	Auto-cam.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11213	9437·218	3 avril	6.36 s.	G.T.R.	Bradford, Ont., 1er pass. à niv. au sud	..1		Sans prot.	Auto-cam.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11231	27467·25	30 mars	8.45 s.	C.N.R.	North Battleford, Sask., rue Roberg	....	4	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11243	9437·426	13 avril	1.55 m.	G.T.R.	Wainfleet, Ont., pass. à niv., 1 mille à l'est de	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11252	28786·14	18 mars	12.30 m.	C.N.R.	Acheson, Alta., près M.P. 806	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; arbres; négligence; rural.
11302	9437·284	29 avril	5.15 s.	C.P.R.	Chatham, Ont., rue Raleigh	1	2	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; rural.
11307	25493·1	22 avril	3.00 s.	G.T.R.	Toronto, Ont., Eastern avenue	....	1	Gardien	Auto.	Angle droit; double; negligence; urbain.
11337	26765·224	20 avril	10.00 m.	G.T.R.	Brandy Creek, Ont., passage à niveau	....	3	Sans prot.	Auto..	Angle droit; simple; négligence; rural.
1349	29529·1	24 mars	7.40 m.	C.N.R.	Vancouver, C.B., Boundary road	....	1	Sonnerie	Auto-cam.	Angle droit; simples; arbres; néglig.; urbain.
11358	26727·94	10 mai	1.00 s.	C.P.R.	Owen Sound, Ont., rue William	....	1	Sans prot.	Auto-cam.	Angle droit; simple; voies de gar.; nég.; urb.
11383	28786·15	16 avril	7.45 m.	C.N.R.	Edmonton, Alta., rue 101	....	1	Sans prot.	Piéton	Biais; simple; voie de gar.; néglig.; urbain.
11386	27811·23	20 mai	11.20 m.	C.P.R.	Innisfail, Alta., 4½ milles au sud	2	....	Sans prot.	Auto-cam.	Biais; simple; négligence; rural.
11393	26727·74	2 mai	5.25 s.	C.P.R.	Jellicoe, Ont., Governors, Ont	....	1	Sans prot.	C. et V.	Biais; simple; arbres; négligence; rural.
11399	26765·223	13 mai	7.30 m.	G.T.R.	Hickson, Ont., premier pass. à niv. au nord	..1		Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; affiches; voie de gar ge prudence; rural.

11405	27467·26	24 avril	4.30 m.	C.N.R.	Saskatoon, Sask., 8th street	....	1	Sans prot.	Auto.	Biais; simple; arbres; négligence; urbain.
11421	9437·662	10 mai	9.52 m.	C.P.R.	Lacadie, Qué., premier pass. à niv. au nord	3	....	Sans prot.	C. et V.	Biais; double; station; négligence; rural.
11454	26711·34	6 mai	6.00 m.	C.N.R.	Emo, Ont., rue Florence	1	....	Sans prot.	Piéton	Biais; simple; voie de gar.; station; nég., rur ..
11472	9437·80	5 juin	11.35 m	C.P.R.	Weston, Ont., ave. Dennison	....	1	Sonnerie..	C. et V.	Biais; simple; voie de gar.; bâtim.; négl.; rur.
11475	26842·3	14 juin	2.40 m.	M.C.R.	Brookfield, Ont., pass. à niv. 2 milles à l'ouest.	1	....	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; rural.
11479	9437·241	7 juin	9.45 m.	G.T.R.	Uxbridge, Ont., rue Borck	....	1	Sonnerie..	C. et V.	Biais; simple; voie de garage; station; bâtiment; négligence; rural.
11481	26765·326	6 juin	4.30 m.	G.T.R.	Grashill, Ont., 3e pass. à niv. à l'est de	1	1	Sans prot.	C. et V.	Biais; simple; négligence; rural.
11482	9437·107	16 juin	11.32 m.	G.T.R.	Cobourg, Ont., rue William	2	1	Sonnerie	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.
11490	9437·547	21 mai	9.15 s.	G.T.R.	Peterboro, Ont., rue Westcott et Park	....	1	Sans prot.	Piéton	Biais; simple; négligence; urbain.
11494	253	8 juin	10.20 m.	G.T.R.	Caledonia, Ont., premier pass. à niv. à l'est de	....	2	Sonnerie	Auto.	Angle droit; simple; voie de garage; station négligence; rural.
11531	30424·3	23 juin	....	L. & P.S.	London, Ont., pass. à niv. à l'arrêt. 18	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; voie de garage; arbres; bâtiment; négligence; rural.
11536	26765·225	30 mai	7.38 m.	G.T.R.	Jarvis, Ont., ½ mille au nord	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; arbres; bords; négligence; rural..
11550	26842·25	23 juin	2.30 m.	M.C.R.	Brigden, Ont., deuxième pass. à niv. à l'est	1	....	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; arbres; négligence; rural.
11551	27652·21	26 juin	6.55 s.	G.T.R.	St. Madeleine, Qué., un mille à l'est	1	....	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; double; négligence; rural.
11552	27652·20	3 juin	2.27 s.	G.T.R.	Norton Mills, Qué., ½ mille à l'ouest	3	1	Sans prot.	Auto.	Biais; simple; goie de gar.; négligence; rural.
11553	26842·26	26 jiun	4.52 s.	M.C.R.	Oil City, Ont., County road pass. à niv. de	....	3	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; station; néglig.; rural.
11561	2627·95	16 juin	12.57 s.	C.P.R.	Wingham, Ont., pass. à niv., 3 milles à l'ouest.	....	1	Sans prot...	Auto-cam..	Biais; simple; terr. élevé; néglig.; rural.
11578	26765·229	23 juin	1.52 s.	G.T.R.	Scarboro Jct., un mille à l'est	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; double; arbres; néglig.; rural.
11587	26727·96	24 juin	4.52 s.	C.P.R.	Cataraqui, Ont., Sydenham road	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; sinple; arbres; affiches; prud; rur.
11592	26765·232	3 juill..	6.50 s.	G.T.R.	Guelph, Ont., rue Dublin	....	4	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence, urbain.
11594	26765·231	20 juin	11.40 m.	C.T.R.	Varney, Ont., 1½ mille du nord	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; arbres; négligence; rural.
11595	9437·417	13 juin	1.40 s.	G.T.R.	Dunnville, Ont., rue Cedar	....	'	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; voie de gar.; bâtiments; négligence; urbain.
11596	9437·851	10 juin	5.00 s.	G.T.R.	Thornton, Ont., 3e pass. à niv. au nord	....	1	Sans prot.	Auto.	Biais; simple; arbres; négligence; rural.
11632	9437·1244	10 juill.	3.33 s.	C.P.R.	Tremof, Ont., Eglington, avenue	2	....	Sonnerie	Auto	Biais; simple; bâtiments; négligence; urbain.
11635	30747	17 juin	10.35 m.	N.J.R.	Lacolle, Qué., Hughe 2 pass. à niv	1	4	Sonneries	Auto.	Biais; simple; négligence; rural.
11639	9437·787	30 juin	6.15 s.	G.T.R.	Montreal, Qué., rue Guy	..	1	Barrière....	Piéton	Angle droit; double; voie de gar.; néglig.; rur.
11640	27652·23	15 juill.	2.01 s.	G.T.R.	St-Hyacinthe, Qué., Grand Range	1	....	Sans prot.	Auto.	Biais; double; négligence; rural.
11641	27652·22	3 juill.	7.24 s.	G.T.R.	Stottsville, Qué., prem. pass. à niv. au nord	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; bâtiments; négl.; rural.
11643	26782·20	17 juill.	7.20 m.	C.N.R.	Montréal, Qué., avenue St-George	....	2	Sans prot...	Auto-cam.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
11749	26765·233	6 juill.	4.05 m.	G.T.R.	Renton, Ont., prem. passa. à niv. à l'est	....	2	Sans prot.	Auto..	Angle droit; simple; voie de garage; station bâtiments; négligence; rural.
11650	26842·27	20 juill.	11.45 m.	M.C.R.	Stevensville, Ont., prem. pass. à niv., à l'est	7	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; voie de garage; négligence; rural.
11664	26765·20	14 juillet	10.40 m.	G.T.R.	Cheltenham, Ont., pass. à niv. de la 4e ligne	...	2	Sans prot...	Auto........	Angle droit; simple; arbres; voie de garage; négligence; rural.
11677	9437·163	24 juill.	5.50 s.	G.T.R.	Carp, Ont., prem. pass. à niv. à l'ouest	....	1	Sonnerie.	C. et V.	Biais; simple; bâtiments; station; nég.; rural.
11685	26725·127	20 juill.	6.42 s.	N. St.C.&T	St. Catharines, rue Page	....	1	Sans prot.	Auto..	Angle droit; simple; voie de gar.; nég.; rur.
11687	37653.24	31 juill.	1.30 s.	G.T.R.	Barrington, Ont., prem. pass. à niv	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11723	26765·233	4 août	2.00 s.	G.T.R.	Renton, Ont., prem. pass. à niv. à l'est	1	....	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; voie de garage; station; bâtiment; négligence; rural.
11731	27652·3	17 juill.	1.25 s.	G.T.R.	Montréal, Qué., rue Aqueduc	..	1	Barrières	Piéton	Angle droit,; double; négligence; urbain.
11747	26765·155	25 juill.	2.25 s.	G.T.R.	Kitchener, Ont., rue Wellington	....	1	Sans prot.	Auto..	Biais; simple; voie de garage; bâtiments; négligence; urbain.
11752	30391	29 juill.	3.46 s..	L. & P.S.	Port Stanley, Ont., rue Bridge	....	1	Sans prot.	Auto-cam..	Angle droit; simple; voie de garage; bâtiments négligence; urbain.
11753	26765·93	23 juill.	2.15 s.	G.T.R.	Port Hope, Ont., rue Walton	....	2	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; urbain.
11754	3878·67	26 juill.	11.37 m.	C.N.R.	Cobourg, Ont., prem. pass. à niv. à l'est	....	4	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; station; néglig.; rural.
11759	27156.60	7 août	5.05 m.	C.P.R.	Pont-Rouge, Qué. 1 mille à l'est de	....	1	Sans prot.	Che. et voi.	Angle droit; simple; station; négl.; rural
11764	27467·27	13 juin	5.45 s..	C.N.R.	Oban, Sask., prem. pass. à niv. à l'ouest	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; station; nég.; rural.
11765	27156·59	25 juill	4.50 s.	C.P.R.	St-Martin, Qué., prem. pass. à niv. au nord	2	1	Sans prot...	Auto.	Angle droit; double; station; nég.; rural.
11766	17700	17 juill.	4.20 s.	C.P.R.	Blairmore, Alta., 9th avenue	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
11773	26765·128	8 juill.	12.25 m.	G.T.R.	Amigari, Ont., Garison road	....	3	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.

RELEVÉ N° 9.—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées et les numéros de renvoi des enquêtes qui ont été instituées pendant l'exercice finissant le 31 décembre 1922.—*Fin.*

Dossier	Dossier de la compagnie	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accidents	Observations
11785	27468·28	16 juin	3.35 s.	C.N.R.	Kinley Road crossing, Sask.	1	1	Sans prot.	Auto.	Biais; simple; remblai; neg.; rural.
11787	14813	10 août	7.35 m.	G.T.R.	Rockfield, Qué., prem. pass. à niv. à l'est	1	....	Sonnerie	Piéton.	Angle droit; double; négligence; rural.
11789	26744·31	22 juin	....	C.N.R.	Portage la Prairie, Man., prem. pass. à niv. à l'ouest.	....	2	Sans prot.	Auto-cam.	Angle droit; simple; negligence; urbain.
11804	32248	13 juill.	2.15 s.	C.N.R.	Morden, Man., ¼ mille à l'est	....	4	Sans prot.	Auto.	Biais; simple; arbres; négligence; rural.
11839	27156·8	19 août	5.42 s.	C.P.R.	Hull Ouest, Qué., Aylmer Road	....	3	Sonnerie.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
11852	27156·62	21 août	3.52 s.	C.P.R.	Hull, Qué., rue St-Florent	2	3	Sans prot.	Auto-cam.	Angle droit; simple; bâtiments; neg.,; urbain.
11853	27356·17	18 juill.	10.30 m.	C.P.R.	Oakbank, Man., pass. à niv., 2 milles à l'ouest	....	5	Sans prot.	Auto....	Angle droit; simple; voir de gar.,; nég.; rural.
11861	9437·1267	6 sept.	4.33 s.	G.T.R.	Ottawa, Ont., avenue Parkdale	....	1	Sonnerie	C. et V.	Angle droit; simple; bâtiments; nég.; urbain.
11864	9437·735	1er mai	11.55 m.	G.T.R.	Burlington, Ont., 1er passage à niveau à l'ouest	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; voie de gar., négl.; rural.
11867	26727·100	6 sept.	11·43 m.	C.P.R.	Chesterville, Ont., ¼ mille à l'ouest	2	2	Sans prot.	Auto.	Biais; double; arbres; négligence; rural.
11870	27467·29	14 août	12·50. s.	C.N.R.	Wadena, Sask., passage à niveau à la station	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; voie de gar., bâtim.; négl. rural.
11878	....	2 sept.	9·00 m.	C.N.R.	Elgin, Man., pas. à niveau à l'aiguille de l'est	....	2	Sans port.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11879	26842·28	13 août	9·45 m.	M.C.R.	Yarmouth, Ont., prem. pas. à niveau à l'ouest	1	....	Sans prot.	Piéton	Angle droit; double; haies; bâtiment; négl.; rural.
11880	C-844	26 août	12·40 m.	G.T.R.	Toronto, Ont., rue Bay	....	1	Gardien	Piéton	Angle droit; double; négligence; urbain (gardien jeté à terre).
11881	18759	22 août	12·51 s.	G.T.R.	Toronto, Ont., rue Bloor	....	1	Barrières	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.
11882	26765·236	4 août	8·05 m.	G.T.R.	Toronto, Ont., rue Trinity	....	1	Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; voies de gar.; nég.; urbain.
11883	9437·186	9 sept.	12·25 s.	C.P.R.	Guelph, Ont., Allen's Road	....	2	Sonnerie.	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.
11891	9437·996	2 sept.	7·30 m.	G.T.R.	Mount Forest, Ont., rue Queen	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; arbres, négl.; urbain.
11892	26727·98	11 août	11·00 m.	C.P.R.	Holland, Ont., pass. à niveau au P.M. 75·8	....	3	Sans prot.	Auto.	Biais; simple; bâtiment; arbres, bords élevés; négligence; rural.
11894	27401·14	15 juillet	10·00 m.	C.P.R.	Florenceville, N.-B., 1 mille au sud	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; arbres; négl.; rural.
11898	27401·13	1er sept.	10·40 m.	C.P.R.	Pamdenec, N.-B., pass. à n. à l'ex. est de la sta.	....	2	Sans prot.	Auto-cami'n	Angle droit; simple; négligence; rural.
11928	26842·29	6 juillet	6.30 s.	M.C.R.	Montrose Jct., Ont., pas. à n. à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négl.; rural.
11936	27765·238	4 août	11·25 m.	G.T.R.	Marshville, Ont., ½ mille à l'est	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; arbres; bords él.; nég.; rural
11937	27401·121	12 août	12·20 s.	C.P.R.	Tracy, N.-B., pas. à niveau au P.M. 47·7	1	....	Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; station; bât.; nég.; rural.
11948	26727·102	13 sept.	9·10 m.	C.P.R.	St-Thomas, Ont., pas. à n. 2 milles à l'est	....	1	Sans prot.	C. et V.	Biais; simple; négligence; rural.
11970	27401·15	11 sept.	4,20 s.	C.P.R.	St. Stephen, N.-B., rue King	....	3	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; bât.; négl.; rural.
11983	9437·256	25 sept.	2·30 s.	C.P.R.	Perth, Ont., ¾ mille à l'est	1	....	Sans prot.	Aoto.	Biais; double; voie de gar.; arbres; nég. urbain.
11985	27218·5	16 août	12·44 m.	C.N.R.	Italy Cross, N.-E., 1 mille à l'est	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
11991	27156·64	19 sept.	7·45 m.	C.P.R.	Quai de Québec, Qué., passage à niveau des Commissaires du havre.	....	2	Sans port.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain
11999	24586	sept.	1·15 s.	C.P.R.	Montebello, Qué., ½ mille à l'ouest	....	1	Sans prot.	C- et V.	Biais; simple négligence; rural.
12008	26765·237	21 sept.	2·20 s.	G.T.R.	Clandeboye, Ont., 1 mille au nord	....	2	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12014	9437·1147	18 sept.	6·15 s.	G.T.R.	Kitchener, Ont., rues Wilmot et Walnut	....	1	Sonnerie	Auto-cami'n	Angle droit; simple; négligence; urbain.
12015	8673	21 sept.	4.40 s.	G.T.R.	West Toronto, Ont., Weston road	....	1	Barrières	Piéton	Angle droit; double; voie de gar., nég.; urbain.
12052	26711.13	2 oct.	11.15 s.	C.N.R.	Capreol, Ont., rue Yonge	1	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négl.; urbain.
12054	27365·191	1er sept.	11.23 m.	C.P.R.	Manitou, Man., 2e pas. à niv. à l'ouest	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12056	27156·65	27 sept.	5.45 s.	C.P.R.	St-Grégoire, Qué., 1er pas. à niv. au nord	2	....	Sans prot.	Auto-cami'n	Biais; double; négligence; rural.
12057	17156·66	28 sept.	3.27 s.	C.P.R.	St-Vincent de Paul, Qué., 1er pas. à n. à l'ouest	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négl.; rural.
12062	26842·8	25 sept.	11.55 m.	M.C.R.	Niagara Falls, Ont., rue Bridge	1	....	Sans prot.	C. et V.	Biais; simple; négligence; urbain.
12074	4552·1	3 oct.	6.05 s.	G.T.R.	Hamilton, Ont., rue Wellington	1	....	Sans prot.	Piéton	Angle droit; double; voie de gar.; nég.; urbain.
12078	9437·169	9 oct.	8.12 m.	C.P.R.	Beachville, Ont., rue Bossa	....	1	Sonnerie.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12091	26765·204	5 oct.	4.28 s.	G.T.R.	Weston, Ont., 5e avenue	1	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12094	27365·18	18 sept.	4.35 s.	C.P.R.	Brandon, Man., 26e rue	1	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.

12110	6256·5	5 oct.	6.15 s.	C.N.R.	Saskatoon, Sask., avenue «I»		1	Sans prot.	Auto-cami'n	Angle droit; simple; négligence; urban.
12115	26782·21	3 oct.	6.10 s.	C.N.R.	Charlesbourg, Qué., au P.M. 2·3	1	4	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12141	27365·20	21 sept.	6.55 s.	C.P.R.	Headingly, Man., Portage road		1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; broussailles; nég.; rural.
12142	27073·10	22 sept.	4.30 s.	C.P.R.	Essondale, C.-B., 1er pas. à niv. au nord	1	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; station; négl.; rural.
12147	27148	28 août	4.00 s.	Q. M. & S.	Sorel, Qué., rue Elizabeth	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; v. de gar.; nég.; urbain.
12149	27156·5	23 sept.	8.00 m.	C.P.R.	Yamachiche, Qué., pas. à n. 400 pds à ,est de	....	2	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; station; bât.; négl.; rural.
12161	26842·32	18 oct.	7.30 m.	M.C.R.	Montague, Ont., 1er pas. à niv. à l'ouest de	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; double; station; négl.; rural.
12163	26765·239	4 oct.	5.05 s.	G.T.R.	Rosebank. Ont., pas. à niveau à la station	....	1	Sans prot.	Piéton	Biais; double; arbres; station; négl.; rural.
12165	26727·65	21 oct.	10.45 m.	C.P.R.	Carleton Place, Ont., rue Albert	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; voie d'évit.; nég.; urbain.
12168	26765·242	9 oct.	5·10 s.	G.T.R.	Ottawa, Ont., rue Booth.	....	1	Gardien	Piéton	Angle droit; simple; négligence; urbain.
12201	27073·11	25 sept.	3.15 s.	E. & N.	Chemainus, C.-B., 2·4 milles au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Biais; simple; broussailles; négl.; rural.
12204	26765·243	13 oct.	6.18 s.	G.R.T.	Brookfield, Ont., passage niveau Young	1	....	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12205	27233	24 oct.	1.30 s.	C.P.R.	Toronto, Ont., pas. à n. deRiverdale Park	....	1	Gardien	Piéton	Angle droit; double; négligence; urbain.
12207	27467·14	2 oct.	4.40 s.	C.N.R.	Saskatchewan, pont de la rivière, Sask	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négl.; urbain.
12221	9437·1309	26 sept.	2.20 s.	G.T.R.	Waterville, Qué., chemin du gouvernement	....	2	Sonnerie	Auto.	Biais; simple; négligence; rural.
12223	28615·5	19 oct.	3.11 s.	C.P.R.	Québec, Qué., rue Parent	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; urbain.
12224	26711·8	6 oct.	9.36 m.	C.N.R.	Lyn, Ont., 1er pas. à n. au nord de	....	1	Sans prot.	Auto-cami'n	Biais; simple; négligence; rural.
12236	32409	24 oct.	6.50 m.	G.T.R.	Kitchener, Ont., rue Mill	....	1	Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; négl.; urbain.
12240	26765·244	26 oct.	6.50 s.	G.T.R.	St. Catharines, Ont., 5e pas. à n. à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; rural.
12268	26807·26	14 sept.	4·25 s.	C.P.R.	Ogoma, Sask., 1er pas. à niveau à l'ouest de	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12272	27467·30	26 sept.	12.45 s.	C.N.R.	Winter, Sask., pas. à niveau au P.M. 603	2	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12273	27686·16	7 oct.	4.15 s.	C.N.R.	Blackfoot, Alta., 10 poteaux à l'ouest	2	2	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12278	C–4868	10 nov.	2.33 s.	G.T.R.	Jarvis, Ont., pas. à niv. du chemin public	2	....	Barrières	Piéton	Biais; simple; voie d'év.; arbres; nég.; rural.
12279	26842·25	28 oct.	10.55 m.	M.C.R.	Bridgen, Ont., rue Main	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; arbres; négl.; rural.
12295	23262	27 oct.	7.40 m	C.N.R.	Portage Jct., Man., pas. à niveau au P.M. 2	1	....	Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; négligence; rural.
12296	26765·246	13 oct.	9.43 m.	G.T.R.	Preston, Ont., rue Guelph	....	1	Sans prot.	Péiton	Angle droit; simple; voie d'évit.; station; bât.; négligence; urbain.
12299	9437·1098	7 nov.	9.25 s.	G.T.R.	Walkerville, Ont., chemin Pillette	1	....	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; double; négligence; rural.
12314	26765·241	16 oct.	1.35 s.	G.T.R.	Waubaushene, Ont., pas. à n. à l'extrém. ouest	1	....	Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; station; voie d'évit.; arbres; négligence; rural.
12315	2100·79	3 nov.	10.21 m.	C.P.R.	Drancel, Ont., 1er pas. à niveau à l'ouest de	1	....	Sans prot.	C. et V.	Biais; simple; arbres; négl.; rural.
12327	26807·27	21 oct.	9.46 m.	C.P.R.	Pas. à niv. au P.M. 2, subdiv. de Kis.bey, Man.	....	1	Sans prot.	C. et V.	Biais; simple; négligence; rural.
12328	27467·31	21 oct.	6.05 s.	C.N.R.	Minard, Sask., pas. à niv. à l'ouest de la stat	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; bords élevés; négligence; rural.
12361	27373·1	4 nov.	5.30 m.	C.N.R.	Québec, Qué., chemin de Beauport	....	2	Gardien	C. et V.	Angle droit; simple; négl.; urbain.
12365	26842·11	22 nov.	7.18 s.	M.C.R.	Welland, Ont., chemin Stone	1	....	Sans prot.	C. et V.	Biais; double; négligence; rural.
12372	27116·7	28 oct.	8.30 m.	C.N.R.	Lac aux Sables, Qué.; 1er pas. à n. à l'ouest	..	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12373	4087·16	11 nov.	2.50 s.	C.P.R.	Simpson, Sask., 1er pas. à niveau au sud	1	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12398	26765·247	23 nov.	2.55 s.	G.T.R.	Delhi, Ont., 3e pass. à niveau à l'est	....	1	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; simple; bords; négligence; rural.
12405	C–4803	23 nov.	6.00 s.	C.N.R.	Portage la Prairie, Man., rue Tupper	....	1	Sans prot.	Piéton	Angle droit; simple; négligence; rubain.
12411	26765·249	17 nov.	5.45 s.	G.T.R.	Collingwood, Ont., rue Hume	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; bords; arbres; négligence; urbain.
12416	26782·25	8 nov.	9.55 m.	C.N.R.	Grand'Mère, Qué., 3 poteaux à l'est	..2	....	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; négligence; rural.
12422	26765·248	20 nov.	1.25 m.	G.T.R.	Fenelon Falls, Ont., rue Lindsay	....	5	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; voie d'évit.; bâtiments; négligence; rural.
12423	27156·2	13 nov.	4.22 s.	C.P.R.	Montréal, Qué., rue Elmhurst	....	2	Sans prot.	C. et V.	Angle droit; double; négligence; urbain.
12432	26807·6	16 nov.	7.10 m.	C.P.R.	Swift Current, Sask., 1er pas. à n. à l'est	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; rural.
12436	9437·559	20 nov.	10.42 m.	G.T.R.	Kingston Jct., Ont., rue Cataraqui	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; rural.
12442	5027	12 déc.	12.15 s.	M.C.R.	Hagersville, Ont., rue King	1	....	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; urbain.
12443	26842·33	4 déc.	3.15 s.	M.C.R.	Hawtrey, Ont., 1er pas. à niveau à l'ouest	1	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; double; négligence; rural.
12445	9437·1026	10 nov.	12.28 m.	C.N.R.	Trenton, Ont., rue Dundas	....	2	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; station; bâtiments; négl.; urbain.
12449	24692	4 déc.	7.58 s.	C.N.R.	St-Boniface, Man., rue Archibald	....	1	Sans prot.	Auto.	Angle droit; simple; voie d'évit.; bâtiments; négligence; urbain.
12452	28786·17	16 nov.	10.05 m.	C.N.R.	Lyalta, Alta., pas. à n. 6 poteaux à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Piéton	Biais; simple; négligence; rural.
12467	9437·1096	6 déc.	3.35 s.	G.T.R.	Montréal, Qué., chemin Hibernia	....	1	Barrières	Piéton	Angle droit; double; bât.; négl.; urbain.
183						72	223			

Explication des abréviations: Bâtim., bâtiments; double, double voie; C. et V., cheval et voiture; simple, voie simple; négl., négligence; stat., station

RELEVÉ N° 10.—Etat montrant les accidents arrivés aux employés alors qu'ils travaillaient sur les locomotives ou au-dessous de celles-ci, accidents ayant été l'objet d'enquêtes, durant les douze mois clos le 31 décembre 1922.

Liasse	Date	Chemin de fer	Endroit	Observations	T.	B.
Inv. 10851	28 nov.	C.N.R.	Exira Dock à charbon d'., Man.	A glissé en bas du marche pied	–	1
" 10853	17 déc.	C.P.R.	Moose Jaw rotonde de, Sask.	Le bouton dans la plaque du tube en arche s'est détaché	–	2
" 10874	20 déc.	T.H. & B.	Granies, Ont.	En essayant de serrer, l'écrou union sur un tuyau	–	1
" 10889	23 nov.	C.N.R.	Ashville, Man.	La jauge d'eau s'est brisée	–	1
" 10939	6 janv.	C.P.R.	Obico, Ont.	Est tombé en bas de l'abri de la locomotive	–	1
" 10953	13 déc.	C.N.R.	Biggar, Sask., réservoir de	A glissé en arrière du réservoir	–	1
" 10961	19 janv.	G.T.R.	Thames River, Ont.	En nettoyant une fenêtre, a glissé sur le tablier	–	1
" 10962	12 janv.	G.T.R.	Brantford, Ont., station de	Est tombé alors qu'il marchait sur le tablier	–	1
" 10963	9 janv.	G.T.R.	Georgetown, Ont.	En serrant un joint sur la locomotive	–	1
" 10968	18 janv.	Mid.	Winnipeg, Man.	A glissé alors qu'il remplissait la sablière de la locomotive	–	1
" 10974	4 janv.	C.N.R.	Capreol, Ont.	Est tombé alors qu'il grimpait vers le phare	–	1
" 10975	8 janv.	C.N.R.	Geikie, Alta.	En passant à travers la fenêtre de devant de l'abri	–	1
" 10986	25 janv.	C.N.R.	Drumheller, Alta.	Le feu s'est échappé de la porte du foyer	–	1
" 10997	27 déc.	C.N.R.	St-Tite. Qué.	En ouvrant la porte du foyer	–	1
" 10999	27 déc.	G.T.R.	Montréal, gare Bonaventure	En remplissant le graisseur, l'huile s'en est échappé	–	1
" 11009	20 janv.	G.T.R.	Dunkeld Station, Ont.	En s'efforcant d'ébranler la locomotive hors du point d'inertie	–	1
" 11010	1er fév.	G.T.R.	Rama, Ont.	En descendant de la locomotive sans mettre le pied sur la marche, a glissé.	–	1
" 11017	26 janv.	C.P.R.	Eagle River, Man.	Le câble sur la coulisse de déchargement s'est rompu	–	1
" 11035	5 fév.	G.T.R.	St-Thomas, Ont. rotonde de	En plaçant les marqueurs sur le devant de la locomotive	–	1
" 11043	2 fév.	C.N.R.	Maidstone, Alta.	Le tuyau amenant la vapeur à l'injecteur de gauche s'est brisé	–	1
" 11055	8 fév.	G.T.R.	Longwood Station, Ont.	Est allé sur le marchepied afin de graisser la pompe à air	–	1
" 11081	17 fév.	C.N.R.	North Bay, Ont., cour de transfert	La locomotive s'est ébranlée alors qu'on l'alimentait d'eau	–	1
" 11082	3 mars	C.N.R.	Gogama, Ont.	Le tuyau s'est détaché de la pièce qui fournit la vapeur aux wagons	–	1
" 11084	9 fév.	C.N.R.	Mecheche, Alta.	S'est frappé la main en ouvrant le cendrier	–	1
" 11095	13 fév.	C.N.R.	Craik, Sask.	En haussant la coulisse de déchargement	–	1
" 11109	11 fév.	C.N.R.	Salvus, C.-B.	Il s'est produit une explosion alors que la locomotive s'alimentait d'huile.	–	1
" 11110	11 fév.	C.N.R.	Turtle, Man.	Est tombé alors qu'il se laissait glisser en bas du tender	–	1
" 11111	9 fév.	C.N.R.	Marten Lake, C.-B.	A glissé alors qu'il descendait de la locomotive	–	1
" 11114	25 janv.	C.N.R.	Big Valley, Alta.	S'est donné une hernie en renversant la marche de la locomotive	–	1
" 11115	25 fév.	C.N.R.	Hanna voie d'indust. d'., Alta.	S'est fait ébouillanter par de la vapeur s'échappant du robinet d'arrêt	–	1
" 11121	21 fév.	G.T.R.	Peterboro, Ont.	En descendant à l'intérieur de l'abri de la locomotive	–	1
" 11128	8 fév.	C.N.R.	Près d'Aleza Lake, C.-B.	En essayant d'actionner les grilles de la locomotive	–	1
" 11130	14 mars	G.T.R.	Thames River, Ont.	En mettant du charbon dans le foyer s'est frappé la main sur l'abri	–	1
" 11131	2 mars	M.C.R.	Essex, Ont.	Le levier de changement de marche à glissé	–	1
" 11134	2 mars	G.T.R.	Downsview, Ont.	Est sauté en bas de la locomotive	–	1
" 11143	17 fév.	G.T.R.	Pte St-Charles, Qué.	En dégelant le mécanisme actionnant la cloche	–	1
" 11177	19 janv.	C.N.R.	Regina, voie d'indust. de, Sask.	A glissé sur une marche du tender	–	1
" 11178	11 mars	G.T.R.	Allandale, Ont.	En serrant un frein de la roue motrice ayant du jeu	–	1

"	11180	2 mars	G.T.R.	South River, Ont.	En abaissant la coulisse de déchargement afin de s'approvisionner de charbon.		
"	11183	14 mars	M.C.R.	Muirkirk, Ont.	En ajustant le mécanisme actionnant la cloche	–	1
Inv.	11184	18 mars	G.T.R.	London, Ont., fossé à cendre de	En allumant une torche dans la porte à air du foyer	–	1
"	11187	24 fév.	C.N.R.	Drumheller, Alta	Grimpait sur son siège, alors que la locomotive a frappé une rame de wagons.	–	1
"	11202	23 mars	M.C.R.	Springfield, Ont.	S'est fait prendre les doigts dans la porte du foyer	–	1
"	11215	15 mars	C.N.R.	Brooksby, Sask.	En actionnant la barre du jette-feu qui fonctionnait mal	–	1
	11217	29 mars	C.N.R.	Dalmeny, Sask.	A glissé alors qu'il allait réparer le phare	–	1
"	11219	26 mars	C.P.R.	Winnipeg, Man., cour de	A glissé sur le pont de la locomotive	–	1
"	11221	26 mars	C.N.R.	Winnipeg, Man.	Le pied lui a glissé alors qu'il graissait la locomotive	–	1
"	11224	30 mars	C.N.R.	Cottonwood Flats, C.-B.	S'est frappé sur la paroi de l'abri de la locomotive	–	1
"	11230	12 mars	G.T.R.	Coteau Coal Chute, Qué., coul.de déch de	En approvisionnant de charbon la locomotive le boulon dans le levier de mise en marche a cédé.	–	1
"	11246	20 mars	C.N.R.	Longue-Pointe, Qué.	En réparant le tuyau du soufflet	–	1
"	11248	26 mars	G.T.R.	Québec, Qué.	Est tombé alors qu'il essuyait la fenêtre d'avant de l'abri	–	1
"	11250	30 mars	G.T.R.	Windsor, Ont.	Le chauffeur s'est fait ébouillanter un pied alors 'qu'il l'a mis dans une flaque d'eau chaude.	–	1
"	11253	1er avril	G.T.R.	Port-Hope Jct., Ont.	En se dirigeant vers l'avant de la locomotive afin d'allumer le fanal pour les signaux.	–	1
"	11254	27 mars	C.N.R.	Loverna,Sask.	En ajustant un écrou sur le papillon de la pompe	–	1
"	11255	29 mars	C.N.R.	Blue River C.-B., cour de	S'est fait prendre la chaussure entre le tablier et le couloir du tender	–	1
"	11256	18 mars	C.N.R.	Alask, Sask.	Etait à graisser la pompe alors que la locomotive a été attelée	–	
"	11272	3 mars	C.N.R.	Hogarth, Ont.	Est tombé alors qu'il marchait sur le tender	–	1
"	11275	18 avril	C.P.R.	Kenora, Ont., rotonde de	En marchant le long du pont du tender	–	1
"	11276	18 avril	C.P.R.	Wilkie, Sask.	Est tombé en bas du marchepied de la locomotive	–	1
"	11284	24 avril	G.TR.	Entre Cowan et Ora, Ont.	La manette de changement de marche a glissé	–	1
"	11290	15 avril	G.T.R.	Brussels, Ont.	Est tombé en bas de la locomotive	–	1
"	11292	24 mars	C.P.R.	Galt, cour de, Ont.	Est tombé en bas du tender	–	1
"	11295	12 avril	G.T R.	Hamilton, Ont.	En maniant le tuyau de décharge	–	1
"	11297	15 avril	G.T.R.	Eastwood, Ont.	S'est fait prendre un pied dans le foyer	–	1
"	11304	14 fév.	C.N.R.	Lucerne, C.-B.	S'est fait serrer entre le tender et la locomotive	–	1
"	11308	19 avril	C.N.R.	Pope, Man.	La barre du jette-feu a glissé	–	1
"	11309	20 avril	C.P.R.	M.P. 115½, Keewatin, subdiv. de, Ont.	Est tombé alors qu'il marchait sur le tender.	–	1
"	11314	13 avril	C.N.R.	Watrous, cour de, Sask.	En ouvrant le robinet d'arrêt	–	1
"	11331	4 avril	C.N.R.	Stout, C.-B.	En descendant par l'arrière du tender	–	1
"	11333	8 mai	C.N.R.	Près de Waldron, Sask.	Le raccord du boyau à petit jet s'est détaché	–	1
"	11334	29 avril	C.N.R.	Parkman réservoir de, Sask.	En essayant d'atteindre le bras du vaporisateur	–	1
"	11365	4 mars	G.T.R.	Nixon, Ont.	S'est fait frapper par le cendrier	–	1
"	11366	4 mai	C.P.R.	Parkdale, réservoir, Ont.	Le pied a glissé alors qu'il descendait afin d'inspecter la locomotive	–	1
"	11367	1er mai	G.T.R.	St. Marys, Ont., 2 milles à l'est	En secouant les grilles	–	1
"	11385	9 mai	G.T.R.	Belleville, voie indust. de, Ont.	Le pied lui a tourné alors qu'il descendait de la locomotive	–	1
"	11394	2 mai	C.N.R.	P.M. 125, sub-division de Ruel, Ont.	La jauge d'eau s'est brisée	–	1
"	11395	16 mai	G.T.R.	Brockville, Ont.	En mettant du charbon dans le foyer, la porte de prise d'air s'est ouverte brusquement.	–	1
"	11396	21 avril	C.P.R.	Sharbot Lake, Ont.	En descendant du siège du chauffeur, s'est pris le pied dans une barre	–	1
"	11397	18 avril	C.N.R.	Astorville, Ont.	Est tombé alors qu'il graissait la locomotive	–	1
"	11402	13 avril	C.N.R.	Crystal Beach, Sask.	S'est fait prendre dans l'abri-vestibule	–	1

RELEVÉ N° 10.—Etat montrant les accidents arrivés aux employés alors qu'ils travaillaient sur les locomotives ou au-dessous de celles-ci, accidents ayant été l'objet d'enquêtes, durant les douze mois clos le 31 décembre 1922.—*Suite.*

Liasse	Date	Chemin de fer	Endroit	Observations	T.	B.
Inv. 11416	20 mai	C.P.R.	Alexander, 1 mille à l'ouest	S'est fait prendre entre le manette de changement de marche et la valve du frein.	–	1
" 11417	8 mai	C.P.R.	Rugby, Man	S'est fait serrer entre le levier et la chaudière	–	1
" 11449	11 mai	C.N.R.	Brandon, Man	La jauge d'eau s'est brisée	–	1
" 11469	9 mai	C.P.R.	P.M. 175 sub-div. Brooks, Alta	En sortant de l'abri de la locomotive	–	1
" 11470	30 mai	C.P.R.	P.M. 4 sub-div. La-Rivière, Man	S'est fait prendre entre le levier de changement de marche et le bouton.	–	1
" 11476	30 mai	C.P.R.	Toronto, gare Union, Ont	En descendant de la locomotive, il a glissé	–	1
" 11480	9 juin	G.T.R.	Belleville, Ont	Est tombé en bas du couloir de la locomotive	–	1
" 11520	26 mai	C.P.R.	P.M. 31, sub-div. Swift Current, Sask	En renversant la manette de changement de marche, elle est revenue à sa position première.	–	1
" 11521	15 juin	C.P.R.	Fort William, cour de, Ont	Est tombé alors qu'il montait vers le siège du chauffeur	–	1
" 11522	15 juin	C.P.R.	P.M. 38, sub-div. de Swift Current, Sask	Est tombé en bas du tablier de la locomotive	–	1
" 11576	15 juin	C.P.R.	P.M. 12, Sub-div. Taber, Alta	Le boyau à petit jeu a explosé	–	1
" 11590	26 juin	C.N.R.	Richmond Hill, Ont	En alimentant le feu, une flamme s'en est échappée	–	1
" 11606	5 juin	C.N.R.	Regina, Sask	A tourné l'injecteur et a été atteint par un jet d'eau chaude	–	1
" 11609	16 mai	C.N.R.	Port-Arthur, Caboose Track, Ont	S'est fait serrer par la manette alors qu'il vidait le cendrier	–	1
" 11610	11 mai	C.N.R.	Lazard, usine de, Qué	Est tombé alors qu'il grimpait sur le haut de la locomotive	–	1
" 11611	28 avril	C.P.R.	Entre Andover et Aroostook, N.-B.	En descendant de la locomotive	–	1
" 11616	19 juin	C.P.R.	Hawk Lake, Ont	En secouant les grilles	–	1
" 11617	13 juin	C.P.R.	Molson Tank, Man	En abaissant le tuyau à eau	–	1
" 11625	7 juillet	G.T.R.	Station Waterford, Ont	S'est fait frapper par un tisonnier qui tombait	–	1
" 11652	7 juillet	G.T.R.	Komoka, Ont	En secouant les grilles	–	1
" 11653	14 juillet	G.T.R.	Newmarket, Ont	Est tombé sur le manche de la porte du foyer	–	1
" 11667	17 mai	G.T.R.	Pte St-Charles, Qué	Alors que la locomotive a été attelée à des wagons, le chauffeur s'est frappé la tête sur la jauge d'eau.	–	1
" 11679	19 juillet	G.T.R.	Oakville, Qué	Un tuyau s'est brisé dans la locomotive	–	1
" 11681	17 juin	C.N.R.	Des-Rivières, Qué	En tournant la valve afin d'avoir de l'eau	–	1
" 11682	20 juin	G.T.R.	Turcot, fossé à cendre de, Qué	En tisonnant le feu dans le cendrier	–	1
" 11688	28 mai	C.P.R.	Pembroke, Ont	Est tombé devant la robinet de vidange de la locomotive	–	1
" 11696	11 juillet	C.N.R.	Treat, Man	Le boyau à petit jet s'est détaché	–	–
" 11697	21 juillet	C.P.R.	Moose Jaw, cour de, Sask	S'est fait ébouillanter alors que l'injecteur avait été laissé ouvert	–	1
" 11698	24 juillet	C.P.R.	P.M.86, La-Rivière, sub-div. Man	La bielle de droite s'est brisée	–	1
" 11702	14 juillet	C.N.R.	Fort-Rouge, Man	La barre du jette-feu a glissé	–	1
" 11734	30 juillet	G.T.R.	Scarboro, Jct., Ont	Des flammes se sont échappées par la porte du foyer	–	1
" 11736	19 juillet	G.T.R.	Toronto, rue Bathurst, Ont	En secouant les grilles	–	1
" 11739	31 juillet	G.T.R.	Stratford, Ont	Le robinet du cylindre s'est ouvert	–	1
" 11740	1er août	G.T.R.	Ingersoll, Ont	S'est fait prendre le pied dans la manette de changement de marche	–	1
" 11741	7 juin	C.N.R.	Moira, fosse à cendre, Ont	En secouant les grilles	–	1
" 11761	4 août	C.P.R.	Moose Jaw, Sask	Est tombé parce que son gant s'est pris dans une clef fendue	–	1

"	11786	3 juin	C.N.R.	Montréal, tunnel, Qué	Est tombé sur un moteur	–	1
"	11794	11 août	C.N.R.	Mount Albert, Ont	S'est frappé le pied sur une marche de la locomotive	–	1
"	11797	7 août	C.N.R.	Jellicoe, Ont	S'est fait serrer entre la barre de relevage et le tablier	–	1
"	11799	30 juin	C.P.R.	Ozone, $1\frac{1}{2}$ mille à l'ouest d'Ont	Est tombé en bas du haut de la locomotive	–	1
"	11805	14 août	C.N.R.	Fort-Rouge, Man	L'injecteur s'est brisé	–	1
"	11808	7 août	C.N.R.	Kinistino, Sask	La jauge d'eau s'est brisée	–	1
"	11811	29 juillet	G.T.R.	Danford, cour de, Ont	Est tombé du côté de la locomotive	–	1
"	11831	17 août	C.N.R.	North Regina, tour de, Sask	En ouvrant la valve du boyau à petit jet	–	1
"	11837	17 août	G.T.R.	London, cour de, Ont	En descendant de la locomotive	–	1
"	11841	14 août	C.P.R.	Winkler, Man	En enlevant un boulon du tiroir	–	1
"	11848	21 juillet	C.P.R.	Kimberley Sub. ext. ce la voie, C.-B.	S'est forcé le dos en renversant le mécanisme	–	1
"	11849	14 août	C.P.R.	Toronto, cour pour les wagons de, Ont	En enlevant une vis à la jauge d'eau	–	1
"	11868	7 sept.	C.N.R.	Raymore, Sask	Est tombé alors que la locomotive a fait une embardée	–	1
"	11886	3 août	C.N.R.	Shaubaugua, Ont., P.M., 52·5	En ouvrant la porte du foyer	–	1
"	11887	5 août	C.N.R.	Saskatoon, Sask	En ouvrant la porte du foyer	–	1
"	11893	20 août	G.T.R.	Lamable, Ont	En allant chercher un fanal en arrière du tender	–	1
"	11895	31 août	C.N.R.	Portage, Man	S'est fait prendre dans l'abri-vestibule	–	1
"	11902	18 juillet	C.N.R.	Ste-Ursule, Qué	L'injecteur s'est brisé	–	1
"	11912	3 sept.	C.N.R.	Lavenham, Man	Des écrous se sont échappés de la tringle de la valve	–	1
"	11913	8 août	C.N.R.	Verigin, Sask	S'est fait serrer entre le mécanisme de changement de marche	–	1
"	11914	7 sept.	C.N.R.	Rivers, Man	La valve sur le boyau à petit jet s'est ouverte	–	1
"	11921	21 août	G.T.R.	Welland Jct., Ont	Le tuyau d'arrosage s'est brisé	–	1
"	11923	3 août	C.N.R.	St-Jérôme, Qué	La jauge d'eau à explosé	–	1
"	11947	9 sept.	C.P.R.	Windsor, Ont	A glissé alors qu'il marchait autour de la pompe à air	–	1
"	11978	23 sept.	G.T.R.	London, Ont	Le tube en arche s'est échappé	–	1
"	12021	15 sept.	C.P.R.	P.M. 88, Peterboro, sub-div., Ont	En passant par la fenêtre de l'abri	–	1
"	12025	11 sept.	C.P.R.	Ignace, cour d', Ont	En renversant le mécanisme	–	1
"	12033	17 août	C.N.R.	Belmont, Man	En descendant de la locomotive	–	1
"	12053	10 août	C.N.R.	Près de Foleyet, Ont	Est tombé sur la manette de changement de marche	–	1
"	12059	9 sept.	C.P.R.	Port McNicoll, Ont	Est tombé sur la jauge à air	–	1
"	12060	26 sept.	G.T.R.	Varney, au sud de, Ont	Le support du coussinet s'est brisé	–	1
"	12067	23 août	C.N.R.	Lytton, C.-B	En vidant le cendrier	–	1
"	12071	14 sept.	C.N.R.	Albreda, bassin pour le charbon, C.-B.	En descendant de la locomotive	–	1
"	12079	17 sept.	C.N.R.	Elie, Man	En aidant à secouer les grilles	–	1
"	12080	24 sept.	C.N.R.	Torence, Man	A glissé sur le pont de la locomotive	–	1
"	12083	2 oct.	C.P.R.	Rosenfeld, Man	Est tombé en bas du tablier	–	1
"	12098	10 oct.	C.P.R.	Bonheim, Ont	S'est fait prendre la main dans le vestibule de l'abri	–	1
"	12099	6 oct.	C.P.R.	Winnipeg, Man	S'est fait prendre entre la locomotive et le tender	–	1
"	12100	9 oct.	G.T.R.	Caledonia, Ont	Le pare-poussière lui est tombé sur le pied	–	1
"	12105	30 sept.	C.N.R.	Cromer, Sask	S'est frappé la tête alors qu'il montait sur la locomotive	–	1
"	12106	3 oct.	C.N.R.	P.M. 4·5, Yorkton, Sub. Sask	La barre du jette-feu a glissé	–	1
"	12118	24 sept.	C.N.R.	Hanna, Alta	A échappé le boyau à petit jet alors que la jauge d'eau s'est brisée	–	1
"	12164	24 sept.	C.N.R.	Kamsack, Alta	L'eau s'est échappée d'une valve	–	1
"	12167	3 oct.	C.N.R.	Délisle, Sask	Les points d'appui du cendrier ont glissé	–	1
"	12170	5 oct.	C.N.R.	Drumheller, Alta	En descendant du tender en passant au-dessus de la houille	–	1
"	12174	22 sept.	C.N.R.	Kensaton, Sask	En vidant le cendrier	–	1
"	12188	15 oct.	C.N.R.	Munson, Alta	La barre du jette-feu a glissé	–	1
"	12215	18 oct.	G.T.R.	Sunridge, Ont	Alimentait le foyer lorsqu'un morceau de houille est tombé	–	1
"	11227	15 oct.	C.P.R.	Outremont, cour d', Qué	A glissé sur le marchepied	–	1
"	12241	23 oct.	TH.& B.	Stoney Creek, 1 mille à l'ouest, Ont	Un tuyau de la locomotive a explosé	–	1

RELEVÉ N° 10.—Etat montrant les accidents arrivés aux employés alors qu'ils travaillaient sur les locomotives ou au-dessous de celles-ci, accidents ayant été l'objet d'enquêtes, durant les douze mois clos le 31 décembre 1922.—*Fin.*

Liasse	Date	Chemin de fer	Endroit	Observations.	T.	B.
Inv. 12246	21 oct.	C.P.R.	Grasshill, Ont.	Le tuyau du robinet d'arrosage s'est brisé	–	1
" 12285	20 oct.	C.N.R.	Joliette, Qué.	En essayant de fermer la valve du tuyau de décharge	–	1
" 12290	8 nov.	C.P.R.	Grafton, Ont.	En entrant dans l'abri par la fenêtre	–	1
" 12297	1er nov.	C.N.R.	Drumheller, cour de, Alta.	A sauté en bas de la locomotive	–	1
" 12298	22 oct.	C.P.R.	Savanne, Ont.	A glissé alors qu'il pelletait du charbon en avant du tender	–	1
" 12301	19 oct.	C.N.R.	Lampierre, C.-B.	S'est frappé la main sur la jauge à air	–	1
" 12302	11 nov.	C.P.R.	Dyment, Ont.	S'est fait serrer le bras dans la manette de changement de marche	–	1
" 12303	3 nov.	C.P.R.	Wolseley, Sask.	En éteignant le feu dans une boîte de graissage avec de l'eau, ce qui a causé une explosion.	–	1
" 12304	5 nov.	C.N.R.	Calvin, Man.	En vidant le cendrier	–	1
" 12305	29 oct.	C.P.R.	Minnedosa, Man.	La jauge d'eau s'est détachée	–	1
" 12306	18 oct.	C.P.R.	Riverville, Man.	En poussant à fond la manette de changement de marche	–	1
" 12308	22 oct.	C.N.R.	P.M. 96 Shilo, Man.	Il s'est produit un retour de flammes dans le foyer	–	1
" 12324	3 oct.	C.N.R.	Alderdale, Ont.	En grimpant sur le réservoir de la locomotive	–	1
" 12369	23 oct.	C.P.R.	Eagle River, Ont.	En grimpant dans l'abri de la locomotive	–	1
" 12377	1er nov.	C.N.R.	Eastview, Sask.	En tisonnant le feu s'est fait prendre le poignet	–	1
" 12378	2 nov.	C.N.R.	North Battleford, Sask.	En secouant les grilles	–	1
" 12381	7 nov.	C.P.R.	Caron, Sask.	En laissant la manette de changement de marche reprendre sa position	–	1
" 12383	29 oct.	C.P.R.	Swift Current, Sask.	En accrochant la manette de changement de marche	–	1
" 12404	2 déc.	C.P.R.	La-Rivière, sub.-div. P.M. 76, Man.	Un tuyau dans le foyer a explosé	–	1
" 12418	21 nov.	G.T.R.	Station Georgetown, Ont.	Est tombé en bas du pont de la locomotive	–	1
" 12419	18 nov.	C.P.R.	Guelph Jct., Ont.	En graissant la locomotive	–	1
" 12438	6 oct.	C.P.R.	P.M. 94, subdiv. Boundary, C.-B.	A glissé en bas du tablier	–	1
" 12453	7 nov.	C.P.R.	North Portal, Sask.	Une petite pelle à charbon lui est tombée sur la tête	–	1
" 12454	21 nov.	C.P.R.	Binscarth, Man.	S'est fait prendre entre le tablier et le haut de l'abri	–	1
" 12457	1er déc.	C.N.R.	Fort-Rouge, Man.	S'est fait frapper par la manette de changement de marche	–	1
" 12458	2 déc.	C.P.R.	P.M. 10, Gretna Sub., Man.	L'injecteur s'est détaché	–	1
" 12475	7 nov.	G.T.R.	Montréal, bord du canal, Qué.	En secouant les grilles	–	1
" 12476	6 nov.	G.T.R.	Montréal, gare Bonaventure, Qué.	Est tombé sur le marche-pied de la locomotive	–	1
" 12485	25 nov.	C.P.R.	London, Ont.	S'est fait ébouillanter par de l'eau chaude, sortant du robinet de trop-plein.	–	1
						197

RELEVÉ N° 11.—Tableau montrant le nombre des accidents aux passages à niveau, avec le nombre total des personnes tuées et blessées, par provinces et par chemins de fer, pour les douze mois terminés le 31 décembre 1922.

Nom du chemin de fer	Nouvelle-Ecosse			Nouveau Brunswick			Québec			Ontario			Manitoba			Saskatchewan			Alberta			Colombie-Britannique			Total		
	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.
Pacifique Canadien	1	....	1	4	1	6	13	9	18	22	8	23		6	1 1	0 5	1	5	4	2	3	2	1	2	57	23	68
Grand-Tronc	......	....	....	......	....	....	10	6	8	58	11	72	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	68	17	80
National Canadien	2	....	2	......	....	....	6	3	10	7	1	10		6	1	8 11	3	14	3	2	5	......	....	....	35	10	49
Michigan Central	......	....	....	......	....	....	......	....	....	14	14	12	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	14	14	12
Great Northern	......	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....		1 ..	..	4	....	....	......	....	....	1	....	1	2	....	5
Toronto, Hamilton and Buffalo	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	2	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	2
Hull Electric	......	....	....	......	....	....	1	....	1	......	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1
Québec Central	......	....	....	......	....	....	1	....	1	......	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1
London and Port Stanley	......	....	....	......	....	....	......	....	....	3	1	3	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	3	1	3
Québec, Montreal and Southern	......	....	....	......	....	....	1	....	1	......	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1
Kettle Valley	......	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	2	1	....	2
Esquimalt and Nanaimo	......	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1	1	....	1
Niagara, St. Catharines and Toronto	......	....	....	......	....	....	......	....	....	2	....	2	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	2	....	2
Lake Erie and Northern	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1
Grand River	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1
Napierville Junction	......	....	....	......	....	....	1	1	4	......	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	1	4
Père Marquette	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1
Hamilton Radial	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	1
Brantford and Hamilton	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	2	....	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	....	1	....	2
	3	....	3	4	1	6	33	19	43	112	35	130	13	2	22	16	4	19	7	4	8	5	1	6	193	66	237

RELEVÉ N° 12.—Etat faisant voir les passages à niveau, où il a été établi de la protection, et la nature de cette protection durant la période de douze mois terminés le 31 décembre 1922.

N° de la liasse	N° de l'ordonnance	Situation du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
26765·197	30952	Glen Robertson, Ont., 1re traverse-est	G.T.	Talus; arbres abattus.
26727·88	31973	Kendry, Ont., traverse au mille 30·4	P.C.	Broussailles enlevées et arbres taillés.
26765·97	31978	Princeton, Ont., rue Main	G.T.	Cloche électrique double éclairée; signaux vibratoires avec signal transversal pour tout mouvement vers l'ouest sur la ligne d'évitement nord.
27156·44	31980	Iberville Jct., Qué., au mille 18·8	P.C.	Deux cloches électriques automatiques doubles, éclairées avec signaux vibratoires.
9437·1248	31985	Hawkesbury, Ont., rue Regent	G.T.	Service du préposé au train en lieu et place de la cloche.
9437·44	31986	Hawkesbury, Ont., rue Main	G.T.	Service du préposé au train au lieu et place du gardien.
26765·198	31991	Dunnville, Ont., quatre milles à l'est	G.T.	Signaux d'alarme réglementaires installés sur la voie publique.
29529	32004	Ardley, C.-B., avenue Douglas	G.N.	Cloche automatique et signal vibratoire.
26765·209	32008	Peterboro, Ont., rue Argyle	G.T.	Signal vibratoire.
9437·1223	32021	Brantford, Ont., 1re trav., 2 m.-ouest	G.T.	Signaux d'alarme réglementaires installés sur le grand chemin.
27467·16	32022	Regina, Sask., 8e avenue	C.N.	Cloche automatique et signal vibratoire.
9437·1032	32039	Burlington, Ont., rue Water	G.T.	Restriction permanente de vitesse à 10 milles; entente à l'effet que les voitures de la H. R. Co., arrêtent avant la traverse.
12024·1	32031	Regina, Sask., avenue Dewdney	C.N.	Cloche automatique et signal vibratoire.
26711·24	32050	Harrowsmith, Ont., 1¼ mille à l'ouest	C.N.	Abatage des arbres à l'angle nord-est de la traverse.
24316	32075	Golf street, North Bay, Ont.	P.C.	Installation d'un gardien de 7 a.m. à minuit, du 1er mai au 31 octobre de chaque année.
26765·06	32102	Stratford, Ont., 2e trav. à l'ouest	G.T.	Destruction des broussailles.
26727·90	32118	Cavan, Ont., 1re trav. à l'ouest	P.C.	Destruction des broussailles et taillages des arbres.
588·28	32145	Toronto, Ont., rue George	P.C. et G.T.	Outre la présence d'un gardien, nomination d'un autre gardien par le Grand-Tronc, qui est présent de 6.30 h. a.m. à 6.30 h. chaque jour, un homme au nord et l'autre au sud de la voie.
9437·178	32147	Port Credit, Ont., chemin Stave Bank	G.T.	Cloche automatique double, et signaux vibratoires des deux côtés de la voie.
20961	32129	Twp. Crowland, Ont., traverse River Road	T.H. et B.	Cloche automatique, lumière et signal vibratoire.
26765·204	32181	Mount Dennis, Ont., 5e avenue	G.T.	Trottoir de cendres prolongé.
26727·85	32165	Alliston, Ont., rue Victoria	P.C.	Installation lumineuse en sus de la cloche déjà installée.
28067	32167	Windsor, N.-E., rue Wentworth	D.A.	Cloche automatique et signal vibratoire au lieu des barrières et du gardien.

26765·219	32204	Ilderton, Ont., rue Main	G.T.	Restriction permanente de vitesse à 10 milles; wagons, occupant les voies d'évitement de chaque côté de la traverse, tenus à au moins 100 pieds de la rue; cabane au charbon située du côté sud devant être reculée, de la sorte un wagon situé à cet emplacement ne sera pas éloigné de la rue de moins de 100 pieds.
26765·11	....	Grimsby, Ont., 2e trav. est	G.T.	Signaux d'alarme réglementaires érigés sur le grand chemin.
26324	....	Port Arthur, Ont., rue May	C.N.	Destruction des broussailles.
26711·31	32249	Shawinigan Falls, Qué., chemin Main	C.N.	Cloche automatique et signal vibratoire.
26722·41	....	Colborne, Ont., trav. à $\frac{3}{4}$ mille ouest	P.C.	Wagons éloignés de la ligne de la rue sur la voie d'évitement.
9437·1007	32236	Woodstock, Ont., rue Wilson	G.T.	Outre la cloche déjà en place, un signal vibratoire.
27073·8	32284	Lytton, C.-B., 1re trav. ouest	P.C.	Enlèvement de la tranchée au sud de la traverse.
3701·236	32287	Belleville, Ont., 2 milles est, chemin Kingston	P.C.	Aménagement de la traverse à angle droit au lieu de l'angle oblique.
26765·217	32289	Eganville, Ont., traverse Perrottes	G.T.	Enlèvement des arbres et des broussailles.
26727·92	23329	Ingersoll, Ont., chemin Union	P.C.	Enlèvement des arbres.
9437·779	32335	M.P. 61, Peterboro Sub., chemin Raglan	P.C.	Enlèvement du remblai au sud et nord fe la traverse.
18490	32359	Grindrod, C.-B., 1re trav. nord	P.C.	Signaux d'alarme réglementaires en place.
27467·25	....	North Battleford, Sask., rue Robt	C.N.	Limite de vitesse; 10 milles à l'heure, règlement permanent.
26765·216	32443	Cainsville, Ont., traverse Frost	G.T.	Enlèvement des arbres; clôture en fil de fer au lieu et place de la clôture de planches.
26765·223	....	Hickson, Ont., 1re trav. nord	G.T.	Limite de vitesse; 10 milles à l'heure, règlement permanent.
28786·15	....	Edmonton, Alta, traverse de la 101e rue	C.N.	Limitation permanente de la vitesse à 6 milles.
9437·116	32401 32485	St-Jean, Qué., rue St. James	G.T.	Utilisation des barrières de 6.30 heures au matin à 10·30 heures du soir au lieu de 7 heures du matin et 7 heures du soir; de plus, ralentissement des trains en l'absence de barrières.
26765·201	....	Port Colborne, Ont., rue Catherine	G.T.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
9437·547	....	Peterboro, Ont., rues Park et Westcorr	G.T.	Limitation de la vitesse à 10 milles (permanente).
9437·294	....	Huntersville, Ont., rues Muskoka et Sheer	G.T.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
9437·709	32554	Grimsby Beach, Ont., est immédiat de la gare	G.T.	Double cloche automatique, en lieu et place du gardien, et signaux vibratoires.
26842·3	32548	Brookfield, Ont., 2 milles ouest	M.C.	Enlèvement des arbres.
26782·20	....	Montréal Est, Qué.	C.N.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
25791	32681	Walkerville, Ont., rue Seminole	P.M.	Signal vibratoire en sus de la cloche déjà en place.
26842·20	32658	Welland, Ont., 4 milles ouest	M.C.	Enlèvement des arbres.
26842·21	32659	Leamington, Ont., $1\frac{1}{2}$ milles au nord	M.C.	Enlèvement des arbres.
28786·14	32679	Acheson, Alta, à M.P. 806·3	C.N.	Régalage réglementaire effectué; enlèvement des broussailles et des hautes herbes.
10683	32737	Walkerville, Ont., rue Edna	P.M.	Wagons tenus à 50 pieds de la rue; signalisation de tous mouvements d'aiguillage sur toutes les voies qui utilisent la traverse; limitation à 6 milles à l'heure de la vitesse des trains utilisant la traverse.

RELEVÉ N° 12.—Etat faisant voir les passages à niveau, où il a été établi de la protection, et la nature de cette protection durant la période de douze mois terminés le 31 décembre 1922.—*Fin.*

N° de la liasse	N° de l'ordonnance	Situation du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
9437·417	....	Dunnville, Ont., rue Cedar	G.T.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles à l'heure.
27652·20	32766	Norton Mills, Qué., traverse Stanhope	G.T.	Enlèvement des piles de planches à proximité de la traverse.
26744·31	....	Portage-la-Prairie, Man., 1re trav. ouest	C.N.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles à l'heure.
17700	....	Blairmore, Alta, 9e avenue	P.C.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
26842·27	32798	Stevensville, Ont., 1 mille à l'est	M.C.	Enlèvement des arbres.
C—2400	32804	Twp. Ancaster, Ont., lot 44	B. et H. E.	Enlèvement des arbres et de tout obstacle à la vue.
26842·25	32824	Brigden, Ont., 2e trav. est	M.C.	Enlèvement des arbres.
26765·230	32827	Cheltenham, Ont., 4e ligne	G.T.	Enlèvement des arbres et du remblai.
30391	....	Port Stanley, Ont	L. et P.S.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
26722·41	32900	Twp. Cramahe, Ont., chemin Lakeport	P.C.	Enlèvement des arbres.
27401·10	32916	Bath, N.-B., rue Mechanic	P.C.	Signal vibratoire ajouté à la cloche.
27401·11	32913	Fairville, N.-B., tue Milford	P.C.	Signal vibratoire ajouté à la cloche.
29529·1	32925	Ardley, C.-B., chemin Boundary	G.N.	Enlèvement des broussailles et des hautes herbes.
26765·231	....	Varney, Ont., 1½ mille sud	G.T.	Enlèvement des arbres et d'un monticule.
3878·67	32952	Cobourg, Ont., 3e trav. est	C.N.	Enlèvement du remblai.
26727·96	32938	Cataraqui, Ont., chemin Sydenham	P.C.	Enlèvement des arbres.
27218·3	32951	Bridgewater, N.-E., rue Aberdeen	H. et S.W.	Tous mouvements des trains signalés par le préposé au train.
1872·5	....	Washago, Ont., rue Orillia	G.T.	Installation de signaux d'alarme réglementaires; wagon retirés à 350 pieds de la ligne de la rue.
9437·735	33014	Burlington, Ont., 1re trav. ouest	G.T.	Wagons à retirer sur la voie d'évitement nord entre le dispositif de déraillement et l'extrémité est de la station.
27365·17	....	Oakbank, Sask., 2 milles ouest	C.N.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
26711·13	....	Capreol, Ont., rue Yonge	C.N.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
9437·851	33050	Thornton, Ont., 2e trav. nord	G.T.	Arbres taillés.
27467·26	....	Saskatoon, Sask., 8e rue	C.N.	Destruction des broussailles; limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
28116·1	33048	Near Maidstone, Ont., chemin de ligne de la ville	W.E. et L.S.	Enlèvement des arbres.
26765·133	33099	St. Catharines, Ont., rue John	G.T.	Wagons tenus à 40 pieds de la ligne de la rue.
15499·109	33030	Brantford, Ont., rue South Market	G.T.	Présence d'un gardien.
26765·127	33106	St. Catharines, Ont., rue Page	N. St. C. } G.T. }	Wagons tenus à 40 pieds de la ligne de la rue.
31981	33052	Kingston Junction, Ont., chemin Perth	G.T.	Deux cloches automatiques et signaux vibratoires.
9437·256	33149	Perth, Ont., rue Craig	P.C.	Double cloche électrique et signal vibratoire.

27467·29	33159	Wadena, Sask., rue Main	C.N.	Wagons tenus sur la voie commerciale ou de l'élévateur en vue de dégager la ligne de la rue; mouvements effectués sur la voie de la traverse signalés.
26765·239	33164	Rosebank, Ont., traverse à proximité	G.T.	Disparition des arbres.
27652·18	33165	Lennoxville, Qué., traverse Massawippi	G.T.	Disparition des remblais.
26765·233	33163	Renton, Ont., 1re traverse est	G.T.	Cloche automatique et signal vibratoire.
27652·24	33181	Barrington, Qué., 1re trav. ouest	G.T.	Destruction des broussailles.
27073·11	33200	Chemainus, C.-B., 2·4 milles au sud	E. et M.	Destruction des hautes herbes.
6256·5	....	Saskatoon, Sask., avenue "I"	C.N.	Limitation permanente de la vitesse à 6 milles.
32409	....	Kitchener, Ont., rue Mill	G.R.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
27156·56	33231	Rock Forest, Qué., 1re trav. est	P.C.	Dispatition du remblai.
26765·248	....	Fenelon Falls, Ont., rue Lindsay	G.T.	Limitation permanente de la vitesse; wagons tenus hors de la ligne de la rue.
28615·5	....	Québec, Qué., rue Parent	P.C.	Limitation permanente de la vitesse à 10 milles.
26765·238	33261	Marshville, Ont., ½ mille à l'est	G.T.	Disparition des arbres et de la haie.

RELEVÉ N° 13.—Etat montrant le nombre des passages à niveau pour lesquels la Commission a ordonné la protection ainsi que la nature de cette protection par provinces, pour les douze mois terminés le 31 décembre 1922.

Nature de la protection	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Colombie-Britannique	Alberta	Total
Enlèvement des obstacles à la vue tels que: arbres, remblais, immeubles, etc.	......	......	4	25	......	......	3	1	33
Préposé au train en lieu et place de la cloche.	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Préposé au train, en lieu et place du gardien..	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Double cloche et signal vibratoire	......	......	1	3	......	......	......	......	4
Cloche électrique et signal vibratoire	......	......	1	2	......	2	1	......	6
Signal vibratoire	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Double cloche et signal vibratoire, en lieu et place du gardien	......	......	......	2	......	......	......	......	2
Cloche automatique et signal vibratoire en lieu et place des barrières	1	......	......	......	......	......	......	......	1
Signal vibratoire ajouté à la cloche	......	2	......	2	......	......	......	......	4
Dispositif lumineux ajouté à la cloche	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Signaux d'alarme prémonitoires installés sur la grande route	......	......	......	3	......	......	1	......	4
Signaux d'alarme prémonitoire et wagons tenus à 350 pieds de distance	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Limitation de la vitesse à 10 milles	......	......	2	11	1	2	......	1	17
Limitation de la vitesse à 10 milles, et wagons tenus à 100 pieds de distance; déplacement de la cabane à charbon	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Limitation de la vitesse à 6 milles	......	......	......	......	......	1	......	1	2
Gardien	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Gardien de 7 heures du matin à minuit, de mai à octobre	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Gardien de 6.30 heures du matin à 6.30 heures du soir	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Prolongement du trottoir	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Wagons tenus à distance de la ligne de la rue et sur la voie d'éperon	......	......	......	4	......	......	......	......	4
Wagons tenus à 50 pieds: signalisation des mouvements d'aiguillage, et limitation de la vitesse à 6 milles	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Wagons, sur la voie de l'élévateur, tenus à distance de la ligne de la rue, signalisation des mouvements sur la traverse	......	......	......	......	......	1	......	......	1
Wagons tenus à distance de la ligne de la rue; limitation de la vitesse à 10 milles	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Destruction des broussailles et limitation de la vitesse à 10 milles	......	......	......	......	......	1	......	......	1
Traverse aménagée à angle droit au lieu de biais	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Barrières utilisées à mi-temps et limitation de la vitesse à 10 milles à l'heure le reste du temps	......	......	1	......	......	......	......	......	1
Signalisation des mouvements par le préposé au train	1	......	......	......	......	......	......	......	1
	2	2	9	65	1	7	5	3	94

Relevé n° 14.—Etat montrant le nombre de personnes tuées et blessées aux passages à niveau publics, séparément pour chaque année pour les deux exercices terminés le 31 mars 1919, pour les neuf mois clos le 31 décembre 1919, pour les douze mois clos le 31 décembre 1920, les douze mois clcs le 31 décembre 1921 et les douze mois clos le 31 décembre 1922.

Année	Barrières		Cloches		Gardien		Sans protection		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	B.	B.
1919	3	20	10	20	1	7	27	115	41	162
Neuf mois clos le 31 déc. 1919	4	9	4	7	4	9	36	138	48	163
1920	6	14	6	29	4	8	52	164	68	215
1921	5	13	14	27	1	8	50	166	70	214
1922	2	10	5	16	1	9	58	202	66	237
	20	66	39	99	11	41	223	785	293	991

RELEVÉ N° 15.—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau, et leur nature, pendant chaque exercice séparément, pour les deux exercices clos le 31 mars 1919, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1919, pour les douze mois clos le 31 décembre 1920, les douze mois clos le 31 décembre 1921 et les 12 mois clos le 31 décembre 1922.

—	Barrières						Gardien						Cloche						Sans protection						Total					
	1919	9 mois 1919	1920	1921	1922	Total	1919	9 mois 1919	1920	1921	1922	Total	1919	9 mois 1919	1920	1921	1922	Total	1919	9 mois 1919	1920	1921	1922	Total	1919	9 mois 1919	1920	1921	1922	Total
Automobile	3	4	4	3	2	*16*	1	1	2	4	2	*10*	13	5	17	15	10	*60*	49	50	93	92	95	*379*	66	60	116	114	109	*465*
Cheval et voiture	....	....	2	2	....	*4*	....	1	2	1	2	*6*	1	......	7	6	6	*20*	28	25	33	32	38	*156*	29	26	44	41	46	*186*
Piéton	17	4	13	10	7	*51*	6	3	3	....	3	*15*	3	1	3	4	1	*12*	21	22	12	20	17	*92*	47	30	31	34	28	*170*
	20	8	19	15	9	*71*	7	5	7	5	7	*31*	17	6	27	25	17	*92*	98	97	138	144	150	*627*	142	116	191	189	183	*821*

Le total de 821 accidents comprend 293 tués et 991 blessés, tel qu'énoncé à l'état précédent.

RELEVÉ N° 16.—État montrant le nombre de maraudeurs tués ou blessés par provinces et par chemins de fer pendant les douze mois clos le 31 décembre 1922.

Nom du chemin de fer	Nouvelle-Ecosse.		Nouveau-Brunswick		Québec		Ontario		Manitoba		Saskatchewan		Alberta		Colombie-Britannique		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	......	......	......	......	6	10	15	19	......	......	......	......	......	......	......	......	21	29
Pacifique Canadien	......	......	1	......	10	4	17	13	1	2	2	5	2	4	1	3	34	31
National Canadien	......	......	......	......	......	5	2	5	......	1	1	1	......	3	1	8	4	23
Michigan Central	......	......	......	......	......	......	5	3	......	......	......	......	......	......	......	......	5	3
Toronto, Hamilton and Buffalo	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Quebec, Montreal and Southern	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
New York Central	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Grand River	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Windsor, Essex and Lake Shore	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Algoma Central and Hudson Bay	......	......	......	......	......	......	1	1	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1
Dominion Altantic	1	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1
Maine Central	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Oshawa	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Total	1	1	1	......	18	20	43	42	1	3	3	6	2	7	2	11	71	90

Relevé n° 17.—Etat indiquant le nombre des personnes tuées et blessées sur les divers chemins de fer, sous la juridiction de la Commission, à partir du 1er avril 1914, jusqu'au 31 mars 1919, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1919, et pour les douze mois clos le 31 décembre 1920, pour l'année finissant le 31 décembre 1921 et pour l'année finissant le 31 décembre 1922.

Année	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1914	31	339	249	1,250	314	310	594	1,899
1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
1916	17	140	120	788	200	197	337	1,125
1917	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693
1918	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830
1919	28	202	117	1,344	119	267	264	1,813
1919—9 mois	4	274	91	951	128	277	223	1,502
1920	17	379	80	1,570	157	381	254	2,330
1921	4	240	91	1,344	148	344	243	1,928
1922	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856
	152	2,811	1,222	12,598	1,837	2,930	3,211	18,339

Relevé n° 18.—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées au cours des accidents les plus remarquables arrivés sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, nombre indiqué séparément pour chaque année, pour les deux exercices clos le 31 mars 1919, pour les neuf mois clos le 31 décembre 1919, pour les douze mois clos le 31 décembre 1920, pour l'exercice clos le 31 décembre 1921 et pour l'année finissant le 31 décembre 1922.

Natures des accidents	1918		1919		9 mois clos le 31 déc. 1919		1920		1921		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	9	159	13	247	11	316	12	159	10	215	55	1,096
Tamponnement par l'avant	8	57	4	85	....	66	2	33	....	64	14	305
Tamponnement par l'arrière	3	53	1	15	14	58	2	28	3	30	23	184
Tamponnement dans un parc	2	40	....	21	2	45	1	43	1	57	6	206
Tamponnement avec wagons, aiguille ouverte	1	7	2	20	....	21	2	6	....	6	5	60
Tamponnement avec wagons sur la voie principale	....	1	....	1	....	4	....	15	....	5	....	26
Tamponnement à des passages à niveau	3	18	....	3	....	4	....	7	....	13	3	45
Passages à niveau protégés	14	47	12	25	16	51	20	48	8	35	70	206
Passages à niveau sans protection	27	115	36	138	52	164	50	166	58	202	223	785
En ajustant les attelages	6	75	3	59	6	101	....	69	5	79	20	383
Maraudage	77	102	64	68	73	120	64	91	71	90	349	471
Wagonnets, vélo-moteur, fr. par tr	10	15	7	8	6	44	9	59	10	38	42	164
Frappés par l'aiguille, etc	2	22	....	25	....	43	1	31	....	42	3	163
Pris entre des wagons et des bâtiments	3	13	....	6	....	16	2	8	2	16	7	59
Tombés à bas d'un train de voyageurs	7	7	1	17	3	24	3	18	1	13	15	79
Tombés du toit d'un wagon	2	37	7	37	3	33	3	16	2	53	17	176
Tombés du toit entre deux wagons	3	9	1	5	3	2	2	7	3	11	12	34
Sont descendus du train en mouvement	5	46	1	54	4	62	3	64	8	117	21	343
Ont essayé de monter à bord d'un train en mouvement	3	35	1	31	....	57	3	38	1	62	8	223
Ecrasés par la locomotive ou des wagons	32	54	27	41	26	76	18	57	26	62	129	290
La locomotive a perdu le couvercle du foyer	1	8	....	4	....	....	....	....	....	7	1	19
	218	920	180	910	219	1,307	197	963	209	1,217	1,023	5,317

N° 19.—Tableau montrant le nombre des wagons inspectés avec les défectuosités pendant les douze mois clos le 31 décembre 1922.

Nom du chemin de fer	Wagons inspectés	Wagons défectueux	Pourcentage des défectuosités	Grand total des défectuosités	Attelages et accessoires	Pourcentage des défectuosités	Mécanisme de dételage	Pourcentage des défectuosiités	Poignées	Poucentag des défectuosités
Pacifique Canadien	33,752	1,671	4·95	1,836	47	2·50	280	15·25	88	4·79
Grand Tronc	23,630	1,042	4·41	1,169	47	4·02	151	12·91	23	1·96
National Canadien	16,319	995	5·42	1,129	15	1·32	235	20·81	69	6·11
Père Marquette	785	32	4·08	36			2	5·55		
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,388	47	3·40	55	1	1·80	4	7·27	1	1·80
E. D. and B.C	175	34	19·43	38			3	7·79	6	15·70
Boston and Maine	105	4	3·81	4						
Michigan Central	4,260	112	2·63	124	3	2·41	9	7·25	2	1·61
Dominion Atlantic	152	19	12·43	22			3	13·63	1	4·54
Great Northern	615	30	4·88	34	1	2·94	8	23·52	2	5·88
Kettle Valley	205	6	2·92	7					1	14·28
Algoma Central	235	9	3·83	13			1	7·69		
Esquimalt and Nanaimo	507	56	11·05	64			7	10·93	12	18·75
	82,128	4,057	4·94	4,531	114	2·51	703	15·51	205	4·52

Mom du chemin de fer	Freins à air	Pourcentage des défectuosités	Echelles	Pourcentage des défectuosités	Appuis de marchepieds	Pourcentage des défectuosités	Hauteur des attelages	Pourcentage des défectuosités	Divers	Pourcentage des défectuosités
Pacifique Canadien	1,068	58·16	56	3·05	180	9·85	31	1·68	86	4·68
Grand Tronc	845	72·28	27	2·37	30	2·56	5	0·42	41	3·50
National Canadien	522	46·23	13	1·15	171	15·14	22	1·94	83	7·35
Père Marquette	31	86·11	1	2·77	1	2·77			1	2·77
Toronto, Hamilton and Buffalo	44	80·00	2	3·80					3	5·40
E. D. and B. C	18	47·32	2	5·20	7	18·42	1	2·80	1	2·80
Boston and Maine	3	75·00							1	25·00
Michigan Central	99	79·83	5	4·03	3	2·41			3	2·41
Dominion Atlantic	12	54·55	3	13·63	3	13·63				
Great Northern	16	27·05	1	2·94	1	2·94	2	5·88	2	5·88
Kettle Valley	4	57·14							2	28·57
Algoma Central	11	84·61			1	7·69				
Esquimalt and Naniamo	23	35·93	2	3·12	13	20·31	1	1·56	6	9·37
	2,696	59·50	112	2·47	410	9·04	62	1·36	229	5·05

RELEVÉ N° 20.—Parties défectueuses sur les wagons à marchandises découvertes par les inspecteurs pour les douze mois clos le 31 décembre 1922.

ATTELAGES ET ACCESSOIRES

Attelage, corps brisé	9
Attelage, corps usé	–
Tablier, bras court	–
Griffe brisée	3
Griffe usée	1
Griffe manquant	9
Cheville d'attelage brisée	3
Cheville d'attelage défectueuse	–
Cheville d'attelage pliée	–
Cheville d'attelage manquant	7
Plaque de fermeture brisée	73
Plaque de fermeture usée	–
Plaque de fermeture défectueuse	–
Plaque de fermeture pliée	–
Plaque de fermeture, mauvais fonctionnement	4
Plaque de fermeture manquant	4
Clef de plaque de fermeture manquant	1
Cliquet de plaque de fermeture manquant	–
Total	114

MÉCANISME DE DÉTELAGE

Levier de dételage brisé	26
Levier de dételage défectueux	17
Levier de dételage plié	45
Levier de dételage, fausse position	14
Levier de dételage manquant	19
Chaîne de dételage brisée	503
Chaîne de dételage trop longue	1
Chaîne de dételage trop courte	1
Chaîne de dételage coque	7
Chaîne de dételage manquant	29
Extrémité de fonte brisée	9
Extrémité de fonte, mauvaise partie	–
Extrémité de fonte pliée	2
Extrémité de fonte lâche	2
Extrémité de fonte fausse position	1
Extrémité de fonte manquant	5
Garde brisée	9
Garde, mauvaise partie	1
Garde lâche	–
Garde pliée	–
Garde fausse position	–
Garde manquant	5
Crochet-agrafe lâche	–
Total	703

POIGNÉES

Poignée brisée	29
Poignée pliée	98
Poignée lâche	61
Poignée, fausse position	9
Poignée manquant	8
Total	205

HAUTEUR DES ATTELAGES

Attelage trop élevé	4
Attelage trop bas	22
Etrier de fixation de la courbe relâché	36
Total	62

FREINS PNEUMATIQUES

Triple valve défectueuse	–
Triple valve manquant	–
Réservoir défectueux	–
Réservoir relâché	2
Cylindre défectueux	34
Cylindre relâché	56
Cylindre à triple valve resté sans être nettoyé pendant 12 mois	258
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	6
Robinet défectueux	49
Robinet d'échappement défectueux	2
Robinet d'échappement manquant	–
Manette de manœuvre d'échappement brisée	147
Manette de manœuvre d'échappement manquant	106
Robinet d'angle défectueux	83
Robinet d'angle manquant	3
Conduite principale brisée	12
Conduite principale relâchée	164
Conduite principale, bras manquant	19
Conduite de jonction double, défectueuse	13
Boyaux défectueux	–
Boyau manquant	50
Anneau de boyeau manquant	3
Clapet de retenue défectueux	79
Clapet de retenue manquant	11
Conduite de retenue défectueuse	151
Conduite de retenue manquant	1
Timonerie du frein défectueuse	258
Frein rompu	1,184
Frein rompu, parties vieilles	2
Aucun frein	3
Pompe manquant	–
Total	2,696

ECHELLES

Echelle ronde brisée	13
Echelle ronde pliée	66
Echelle ronde relâchée	8
Echelle ronde manquant	5
Echelle relâchée	17
Echelle mal appliquée	3
Total	112

APPUIS DE MARCHEPIEDS

Marchepied brisé	8
Marchepied plié	208
Marchepied relâché	173
Marchepied mal assujetti	1
Marchepied manquant	10
Total	410

DIVERS—Total	229
Grand total	4,531

RELEVÉ N° 21A.—Etat des défectuosités sur les chemins de fer indiquées séparément pour les deux années closes le 31 mars 1919, pour les neuf mois clos le 31 décembre 1919, pour l'exercice clos le 31 décembre 1920, pour l'exercice clos le 31 décembre 1921 et pour l'année finissant le 31 décembre 1922.

——	1919	Neuf mois clos le 31 déc. 1919	Douze mois clos le 31 déc. 1920	1921	1922	Total
Attelages et parties	109	71	139	89	114	522
Mécanisme de dételage	809	398	657	717	703	3,284
Poignées	152	55	123	234	205	769
Freins à air	2,959	1,507	2,318	2,925	2,696	12,405
Echelles	142	71	166	254	112	745
Marchepieds	236	179	249	290	410	1,364
Hauteur des attelages	11	9	21	44	62	147
Divers	342	92	97	330	229	1,090
Grand total	4,760	2,382	3,770	4,883	4,531	20,326

RELEVÉ N° 21B.—Etat des wagons inspectés et défectueux indiqués séparément pour les deux années se terminant le 31 mars 1919, pour les neuf mois clos le 31 décembre 1919, pour l'exercice clos le 31 décembre 1920, pour l'exercice clos le 31 décembre 1921 et pour l'année finissant le 31 décembre 1922.

——	1919	Neuf mois clos le 31 déc. 1919	Douze mois clos le 31 déc. 1920	1921	1922	Total
Wagons inspectés	77,261	45,871	66,108	76,789	82,128	348,157
Wagons défectueux	4,232	2,142	3,135	4,352	4,057	17,918
Pourcentage de wagons défectueux	5·48	4·67	4·74	5·66	4·94	5·14

Relevé n° 12.—Etat montrant le nombre des locomotives inspectées, par chemins de fer, avec les défectuosités pour les douze mois terminés le 31 décembre 1922.

Défectuosités dans les locomotives	C.P.R.	G.T.R.	M.C.R	Wab.	C.N.R.	E.D. & B.C.	P.M.R.	A.C. & H.B.	Q.M. & S.	G.N-R.	K.V.R.	West Pwr.	Maine Central	H. & S. W.	Q.C.R.	A.E.R.
1. Air, compresseurs à																
2. Arche, tubes en		8	1													
3. Cendriers ou mécanisme de		3			13											
4. Essieux		4														
5. Robinets d'évacuation	1	5			1											
6. Chaudière, supports de																
7. Chaudière, carcasse de	1															
8. Freins, mécanisme des	4			1	4											
9. Abris ou fenêtres d'abris					1											
10. Abris, tabliers ou ponts d'					1											
11. Abris, planches d'																
12. Attel. ou détel. mécanisme d'	1	3			8					1						
13. Tés du piston, guides, pistons ou tiges de pist.																
14. Boulons en couronne			1													
15. Cylindres ,ou boîtes à vapeur	1															
16. Cylind., rob. ou mécanisme de	1															
17. Dômes ou capuchons de dômes	1															
18. Trait, mécanisme de	1	10														
19. Attelage		1														
20. Commandes, boîtes de, sabots coins, piédestaux et consoles	1															
21. Foyer, tôles de	4		1													
22. Tuyaux	1		2		1											
23. Bâtis, queues ou consol. de loc	1			1							2					
24. Bâtis de tenders	2	2														
25. Jauges, ou garnit. de jaug. à air																
26. Jauges, ou garnit. de jaug. à vap					1											
27. Jauges, robinets de	1															
28. Jette-feu	1															
29. Poignées	20	3	1		18	1	2									
30. Inject. ne fonctionnant pas					1											
31. Injecteurs et connexions		1														
32. Insp. ou exam. n'yant pas été fait tel que req.																
33. Latéral, mouvement	12	9			1						1					
34. Fanaux, d'abris, ou classif. des		2														
35. Fanaux, phares					1											
36. Graisseurs ou protecteurs																
37. Collerettes de trou de visite	5	6													2	
38. Ecrous de serrage																
39. Garn. de la tige du pist. et de la tige de la soup.																
40. Chasse-pierres ou poutres de	7	1									1					
41. Chevilles ou clous à grosse tête		3			1											
42. Mécanis. de renver. de marche																
43. Bielles, princ. ou latér., touril. de maniv. ou clav.		1														
44. Soupapes de sûreté																
45. Sablières																
46. Ressorts, ou équip. de ressorts	1	7			1											
47. Boyau à petit jet																

48. Tirants, boulons de	8			1											2	
49. Tirants, boulons de, brisés																
50. Vapeur, tuyaux de		2		1												
51. Vapeur, valves pour la	1															
52. Marches	10	4		1	36										5	
53. Citernes ou valves de citernes	8	4	1													
54. Trous révélateurs	2					1										
55. Papillon, ou mécanis. de paill		5	1	2												
56. Trucks, de locomotiv. ou de voiture balad		1														
57. Trucks de tender	1	1		1							2					
58. Soupape, mouvement de	1															
59. Valves reten. l'eau de nettoy	1	2	1	1	1											
60. Eau, barre d', ou comb. tuyau de																
61. Jauge d'eau, garnit. ou protect	1	1														
62. Roues	11	26		4	3	1					1					
63. Divers, appar. pour les signaux plaq. pour insig., freins (à m.)	7	4			4	2										
64. Appar. de protect. c. les inc	128	36			70	2	3	1	1	8	5		2		2	
Nombre de défectuosités	246	155	9	13	168	6	5	1	1	9	12		2		11	
Locomotives inspectées	4,580	3,107	421	92	2,200	27	19	89	48	71	62	17	6	21	70	38
Locomotives défectueuses	227	139	7	12	156	6	5	1	1	9	10		2	..	6	
Pourcent. des loco. insp. qui ont été trouv. défec	5	4	2	13	7	22	26	1	2	13	16		33		9	

RELEVÉ N° 22.—Etat montrant le nombre des locomotives inspectées, par chemins de fer, avec les défectuosités pour les douze mois terminés le 31 décembre 1922.—*Fin.*

Défectuosités dans les locomotives	Temis.	A.Q. & W.	Q.O.R.	E. & N.	W.J.T.	T.H. & B.	F. & G.L.	B. & M.	D.A.R.	O. & N.Y.	N.B. Ry. & Coal	W.P. & Y.	Total des defectuosités
1. Air—compresseurs à													
2. Arche, tubes en													9
3. Cendriers ou mécanisme de													16
4. Essieux													4
5. Robinets d'arrêt													7
6. Chaudière, supports de													
7. Chaudière, carcasse de													1
8. Freins, mécanisme des													9
9. Abris ou fenêtres d'abris													1
10. Abris, tablier ou point d'													1
11. Abris, planches d'													
12. Attelage ou dételage, mécanismes d'													13
13. Tés du piston, guides, pistons ou tiges de pistons													
14 Boulons ou couronne													1
15. Cylindres ou boîtes à vapeur													1
16. Cyl. robinets ou mécanisme de													1
17. Dômes ou capuchons de dômes													1
18. Trait, mécanisme de													11
19. Attelage													1
20. Commandes, boîtes de, sabots, coins piédestaux et consoles													1
21. Foyer, tôles de													5
22. Tuyaux													4
23. Bâtis, queues ou consoles, de locom						2							6
24. Bâtis, de tenders										2			6
25. Jauges, ou garnit. de jauges à air													
26. Jauges, ou garnit. de jauges à vap													1
27. Jauges, robinets de													1
28. Jette-feu													1
29. Poignées						1				2			48
30. Injecteurs ne fonctionnant pas													1
31. Injecteurs et connexions													1
32. Insp. ou exam. n'ayant pas été faits tels que requis													
33. Latéral, mouvement													23
34. Fanaux, d'abris ,ou classification													2
35. Fanaux, phares													1
36. Graisseurs ou protecteurs													
37. Collerettes de trou de visite								2					15
38. Ecrous de serrage													
39. Garnit, de la tige du piston et de la tige de la soupape													
40. Chasse-pierres ou poutres de													9
41. Chevilles ou clous à grosses têtes													4
42. Mécanisme de renvers. de marche													
43. Bielles ,principales ou lat., tourillons de manivelles ou clavettes													1
44. Soupapes de sureté													
45. Sablières													
46. Ressorts, ou équpem. ressorts													9
47. Boyau à petit jet													

48. Tirants, boulons de								1					12
49. Tirants, boulons de, brisés													
50. Vapeur, tuyaux de													3
51. Vapeurs, valves pour la													1
52. Marchés				2									58
53. Citernes, ou valves de citernes													13
54. Trous révélateurs													3
55. Papillon, ou mécanisme de papillon													8
56. Trucks, de locomotives ou de voitures baladeuses													1
57. Trucks, de tender													5
58. Soupape, mouvement de													1
59. Valves retenant l'eau de nettoyage													6
60. Eau, barre d', ou comb., tuyaux de													
61. Jauge d'eau, garnit., ou protecteur													2
62. Roues													46
63. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour insig. freins (à main)										2			19
64. Appar. de protec. contre les incend						1					1		260
Nombre des défectuosités				2		4		3		6	1		654
Locomotives inspectées	42	8	24	30	4	112	4	7	19	8	5	13	11,144
Locomotives défectueuses				2		4		2		2	1		592
Pourcentage des locomotives insp. qui ont été trouv. défect				7		4		29		5	20		5

APPENDICE "E"

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES INCENDIES, CLYDE LEAVITT, POUR L'ANNÉE SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 1922.

ORGANISATION

On a continué la politique établie en 1912 en coopérant avec les organisations protectrices contre les feux de forêts, fédérales et provinciales et, à cette fin, 97 fonctionnaires et employés de ces organisations ont été désignés pour remplir les fonctions d'inspecteurs régionaux pour la division de l'inspection des incendies. Dans l'ensemble, ce mode d'organisation a été très avantageux pour tous les intéressés.

Dans l'Ontario, les méthodes plus efficaces du travail de l'inspection locale ont eu pour résultat de faire adopter par la division de la Sylviculture de l'Ontario, le système régional d'organisation de l'est de la province. On a établi trois districts forestiers dont les centres sont Pembroke, Parry Sound et Tweed sous la direction de gardes forestiers d'expérience. Une amélioration sensible s'est fait sentir dans le travail d'inspection locale par suite de cette meilleure organisation et nous avons raison de croire que les résultats seront encore plus satisfaisants en 1923.

Dans les autres provinces l'organisation est demeurée à peu près la même que par les années précédentes.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 362

Le travail le plus important de l'année a été l'émission de l'ordonnance générale n° 362 en date du 19 avril 1922. Cette ordonnance comprend la revision de l'Ordonnance générale n° 107 qu'elle remplace. Les améliorations importantes de cette nouvelle ordonnance ont trait aux questions suivantes: (*a*) Règlements comportant une grande amélioration des appareils de prévention des incendies sur les locomotives; (*b*) Modification des règlements relatifs à l'usage des houilles non-cokéfiables comme combustible de locomotive, pendant la saison des feux; (*c*) Dispositions en vue de diminuer le nombre des incendies allumés par les matières enflammées jetées par les fumeurs à bord des trains.

GARDES-FEUX

En général, les chemins de fer ont bien observé les règlements relatifs aux gardes-feux spéciaux. Comme on l'a fait remarquer l'an dernier, on est de plus en plus porté à confier le soin de la protection contre les incendies aux membres de l'organisation régulière. Exception faite d'un petit nombre de cas, les incendies ont été découverts promptement et des mesures nécessaires ont été prises pour les éteindre.

COMBUSTIBLES DE LOCOMOTIVES

On a continué de se servir exclusivement d'huile comme combustible pour les locomotives des chemins de fer de l'Etat canadien entre Prince-George et Prince Rupert, soit 468 milles; sur les locomotives du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Field et Revelstoke, soit 126 milles; et sur les locomotives du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, soit 199 milles; ce qui fait un total de 793 milles. Sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Revelstoke et Kamloops, une distance de 129 milles, l'huile n'a été employée que sur les locomotives des trains de voyageurs.

De bonne heure au printemps, les lignes des chemins de fer de l'Etat canadien, dans l'Ouest, eurent à faire face à une difficulté assez grave par suite de la grève de l'union des mineurs de houille du nord de l'Alberta. Le règlement 7, ordonnance générale n° 107, prohibait l'usage du lignite comme combustible de locomotive qu'il désignait comme une variété de charbon entre le tourbe et le charbon bitumineux, ayant une proportion de 11.2 ou moins de carbone-hydrogène, cette proportion étant établie sur l'analyse du charbon séché à l'air. Ce règlement sanctionné en 1913, fut trouvé plus tard insuffisant pour répondre à la situation par suite de l'exploitation, dans le nord de l'Alberta, de certaines houillères dont le produit contenait du carbone-hydrogène dans une proportion plus forte que celle de 11.2, mais dont l'usage comme combustible de locomotives, munies à l'avant, d'appareils de protection contre les incendies, a été la cause d'un grand nombre d'incendies. Ces charbons avaient pour caractéristiques une faible consistance, une forte humidité et l'absence de propriétés de cokéfication. Techniquement, l'usage de ce charbon comme combustible de locomotives n'a pas été prohibé par l'ordonnance générale n° 107, bien qu'on pratique, l'usage en ait été restreint par les chemins de fer parce qu'il est reconnu que ce charbon jette beaucoup d'étincelles.

Par suite de cette nouvelle situation, lors de la revision de l'ordonnance générale n° 107 en vue de l'émission de l'ordonnance générale n° 362 (en date du 19 avril 1922) on a préparé le règlement suivant:—

"8. Que, à moins qu'il ne soit ordonné autrement, aucune de ces compagnies de chemins de fer ne doit, du 1er avril au 1er novembre, brûler comme combustible sur ses locomotives, ses pelles à vapeur, machines à drainage et sonnettes, un charbon qui ne possède pas de bonne propriétés de cokéfication dont l'usage sur les locomotives munies, à l'avant, d'appareils de protection contre les incendies prescrits par l'article 2 a pour résultat de laisser passer des étincelles par la cheminée, à un point que la Commission juge dangereux au point de vue des intérêts publics, à moins que ces locomotives ou machines ne soient munies d'appareils spéciaux de protection contre les incendies approuvés par la Commission. Quant à la question de savoir si un charbon possède de bonnes propriétés de cokéfication la chose devra être établie par un certificat de la division des Mines du ministère des Mines, Ottawa."

Ce règlement reconnaît le fait évident que les appareils, à l'avant des locomotives, pour la protection contre les incendies et destinés à être employés lorsque la locomotive brûle de la houille bitumineuse possédant de bonnes propriétés de cokéfication ne doivent pas nécessairement être employés lorsque le combustible est un charbon sous-bitumineux non cokéfiable, à faible consistance, de la nature du charbon que produisent certaines houillères du nord de l'Alberta et pouvant très bien, par ailleurs, servir de combustible pour les locomotives.

Les houillères dont il est ici question sont situées sur le chemin de fer National-Canadien qui constitue un marché naturel pour la vente de ce charbon au point de vue du combustible pour les locomotives.

Dans les conditions normales, les chemins de fer de l'Etat canadiens pourraient fort bien s'approvisionner, à d'autres houillères situées dans leur territoire, de quantité suffisante de charbon possédant de bonnes ou d'assez bonnes propriétés de cokéfication et jetant moins d'étincelles.

Cependant, par suite de la grève de l'union des mineurs de houille dans le nord de l'Alberta, au commencement de l'année, le rendement de ces houillères s'est trouvé considérablement diminué et, finalement, arrêté, de sorte que les chemins de fer de l'Etat canadiens, se sont trouvés en définitive, de bonne heure au printemps, en présence de l'alternative de diminuer considérablement le service de leurs trains, par suite du manque de combustible, ou d'employer, sur certaines de leurs lignes, un charbon non cokéfiable ou difficilement cokéfiable,

provenant en partie de houillères dont la production avait été considérablement diminuée mais non arrêtée, et en partie de l'une des houillères dont le produit est destiné à servir de combustible aux pelles à vapeur et qui, par conséquent, ne se trouvait pas à souffrir de la grève de l'union des mineurs.

Durant le mois de mai, il y eut un grand nombre d'incendies sur certaines des lignes des chemins de fer de l'Etat dans le nord de l'Alberta où l'on se servait de charbon non cokéfiable. Cette grave situation prit une importance particulière sur l'embranchement des houillères de l'Alberta comprenant les subdivisions de Lovett, Mountain-Park et Luscar. La plupart de ces incendies furent de peu d'importance, mais quelques-uns ne purent être maîtrisés et dévastèrent des étendues de terrain considérables. La question fut soumise à l'Administration des chemins de fer et la Commission fut assurée que l'on ne se servirait plus que de charbon cokéfiable dans les sections boisées.

La compagnie fit des déclarations officielles exposant la situation causée par la grève et demandant qu'on lui accorde certaines concessions temporaires. Comme résultat, la Commission émit l'ordonnance n° 32657, en date du 24 juillet 1922, suspendant jusqu'au 15 août les dispositions du règlement 8 de l'Ordonnance générale n° 362 pour les parties des lignes des chemins de fer de l'Etat traversant un territoire non boisé. On a cru que l'usage du charbon non cokéfiable offrait moins de dangers dans les sections des prairies que dans les sections boisées parce que le chemin de fer avait fait construire des coupe-feux dans les premières sections et aussi parce que le danger d'incendies dus aux matières inflammables s'y trouvait moins grand; ajoutons à cela le fait que les incendies se déclarant dans ces sections pouvaient être plus facilement maîtrisés que dans les sections boisées.

La grève, toutefois, se prolongea de sorte qu'il a été nécessaire de maintenir la suspension temporaire accordée par l'ordonnance n° 32657. A cette fin, des ordonnances furent successivement émises jusqu'à la fin de la saison des feux, le 1er novembre.

Dans l'intervalle, les chemins de fer de l'Etat entreprirent des travaux de recherches et d'expérimentation dans le but de perfectionner et d'essayer un pare-étincelles qui donnerait des résultats satisfaisants lorsqu'on se servirait comme combustible de charbon non-cokéfiable ou sous-bitumineux. On continue ces travaux d'expérimentation puisque les résultats obtenus n'étaient qu'en partie satisfaisants à la fin de l'année.

On trouvera ci-après des considérations sur le nombre considérable des feux qui se sont déclarés au printemps le long des chemins de fer de l'Etat dans les régions boisées du nord de l'Alberta et de l'est de la Colombie-Britannique. On peut ajouter que, bien que ce rapport ne contienne pas les statistiques des incendies le long des chemins de fer dans les sections des prairies, les renseignements que nous tirons des rapports disponibles indiquent que le nombre des feux a été considérablement augmenté le long des chemins de fer de l'Etat dans les sections non boisées ou boisées des provinces des prairies. Ce grand nombre d'incendies peut être probablement attribué, du moins en grande partie, au fait que l'on s'est servi en partie dans ce territoire, au cours de la saison des incendies, de charbon non-cokéfiable alors que les locomotives n'étaient pas munies d'appareils spéciaux pare-étincelles pour diminuer le danger rendu plus grand par l'emploi de ce charbon.

Pourvu que les grèves prolongées ne se répètent pas, la situation devrait être considérablement améliorée sous ce rapport au cours de la prochaine année.

STATISTIQUES SUR LES FEUX DE FORÊTS

En 1922 la saison des incendies dans la Colombie-Britannique et dans le nord de l'Alberta a été exceptionnellement désastreuse. Les conditions se sont maintenues normales dans la Saskatchewan et dans le Manitoba, exception faite

d'une courte période pendant le mois de septembre. Le printemps a été exceptionnellement sec dans l'Est de l'Ontario et dans l'ouest de Québec et la sécheresse s'est de nouveau fait sentir durant les mois de septembre et d'octobre. Dans les provinces maritimes les conditions ont été normales. Si l'on tient compte des conditions climatériques anormales dans ces régions du pays, le nombre des incendies attribués aux chemins de fer, tout en étant considérable, n'est pas disproportionné.

Exception faite d'un cas, les feux allumés par les chemins de fer ont été découverts promptement et rapidement éteints. Ce cas exceptionnel, où ce feu, a détruit une superficie représentant 29 p. 100 de la superficie totale détruite par les feux et a causé des dommages représentant 34 p. 100 du total des dommages, causés par des feux allumés par les chemins de fer. Ce feu, bien que baîtrisé, n'a pas été complètement éteint, de sorte que, ravivé pendant la saison des grands vents, il causa des dommages considérables. Si nous avions eu sous la main une pompe automobile ou une pompe portative pour combattre les incendies, ce feu aurait pu être complètement éteint et les dommages causés par la destruction de nos forêts n'auraient pas été aussi considérables. Nous espérons que ce territoire sera pourvu de ces moyens de protection au cours de l'année prochaine.

Si nous considérons la situation dans son ensemble, nous pouvons dire en toute justice que les pertes réelles causées par les feux alumés par les chemins de fer, bien que le chiffre soit assez élevé, ne sont pas trop considérables quand on les compare aux pertes causées par les feux de forêts, par tout le Canada, dues à d'autres causes. Les chemins de fer font preuve d'une grande amélioration dans la mise à exécution des moyens de protection contre les feux de forêts bien que, de tout évidence, il soit possible de faire encore mieux.

Aux termes de la circulaire nº 133 de la Commission les compagnies de chemins de fer ne sont tenues de soumettre des rapports que pour les feux qui se sont déclarés le long des lignes ou parties de lignes traversant des territoires boisés. Ces lignes représentent un total de 11,285 milles, soit environ un tiers du nombre total de milles que représentent les chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission.

Du nombre total des feux attribué aux étincelles projetées par les locomotives dans les territoires boisés, dans tout le Canada, 52.2 p. 100 se sont déclarés sur une distance de 728 milles le long des lignes des chemins de fer de l'Etat à l'ouest d'Edmonton dans les provinces de l'Alberta et l'est de la Colombie-Britannique. De tous les feux alumés par les locomotives, 338, soit 33.8 p. 100, se sont déclarés sur une distance de 92.7 milles des lignes desservant les subdivisions de Lovett, de Mountain Park et de Luscar, au sud de Bickerdike connues sous le nom de lignes d'embranchement des houillères de l'Alberta. Les autres 478 feux allumés par des étincelles projetées par les locomotives se trouvaient disséminés sur une distance de plus de 10,557 milles de lignes de chemin de fer traversant un territoire boisé. Le fort pourcentage des feux allumés par les locomotives des chemins de fer de l'Etat dans le nord de l'Alberta et dans l'est de la Colombie-Britannique est attribué en grande partie à l'usage temporaire que l'on a fait de charbon sous-bitumineux comme combustible de locomotives, commes nous l'avons dit précédemment.

On devra remarquer que des 338 feux attribués aux locomotives sur les lignes d'embranchement des houillères de l'Alberta pendant la saison, 174, ou 51 p. 100 se sont déclarés avant le 1er juin, et 240 ou 71 p. 100 avant le 8 juin, alors qu'à cette date l'on avait cessé de se servir de charbon non cokéfiable sur ces lignes pour le remplacer par un charbon possédant de bonnes ou d'assez bonnes propriétés de cokéfication. Bien que la grande majorité de ces feux fussent de peu d'importance et ne causèrent aucun dommage, le seul fait de voir ces feux se

déclarer doit attirer notre attention sur ce danger de la plus pressante importance. Les dommages auraient été bien plus considérables sans la surveillance rigoureuse entretenue par les chemins de fer aux termes de nos règlements d'inspection en vue de la protection contre les feux, l'inspection sévère maintenue par notre organisation régionale et la construction, sur une distance de plusieurs milles, de coupe-feux aux endroits les plus dangereux tout près de l'emprise de la voie ferrée, aux frais de la division fédérale de la sylviculture essentiellement intéressée dans ces travaux par suite du fait que ces lignes de chemins de fer traversent ses réserves forestières.

Les difficultés éprouvées le long des lignes d'embranchement des houillères ont été aggravées par le fait que l'on s'est servi de locomotives trop légères pour un service trop lourd, entraînant l'échappement de beaucoup de vapeur et par conséquent aussi de beaucoup d'étincelles. La compagnie du chemin de fer se propose de surchauffer ces locomotives légères dans le but d'augmenter la capacité, faisant ainsi disparaître cet échappement excessif d'étincelles toujours dangereuses.

On a signalé un grand total de 1,598 incendies provenant de toutes les causes, comme ayant eu leur origine à moins de 300 pieds des lignes de chemins de fer, dans les territoires boisés, le long des chemins de fer sujets à la juridiction de la commission comme suit:

Province	Nombre des incendies	Pourcentage du total
Colombie-Britannique	551	35
Provinces des Prairies	560	35
Ontario	272	17
Québec	166	10
Nouveau-Brunswick	18	1
Nouvelle-Ecosse	31	2
Totaux	1,598	100

Sur ce nombre, 759, ou 47.5 p. 100, sont des incendies qui appartiennent à la classe A, couvrant une étendue de moins d'un quart d'acre, et n'ont pas causé de dommages, tandis que 839, ou 52.5 p. 100, sont des incendies appartenant à la classe B, qui ont ravagé au delà de 118,012 acres, et qui ont détruit des forêts et des produits forestiers, évalués à $187,046 et autres propriétés évaluées à $35,547, total de $222,593.

Du grand total, 1,205 incendies, ou 75.4 p. 100, ont été attribués définitivement aux chemins de fer; 120 incendies, ou 7.5 p. 100, à des causes connues autres que les chemins de fer, et 273 incendies, ou 17.1 p. 100 à des causes inconnues.

De la superficie totale de 118,012 acres ravagée par les incendies 89.9 p. 100 sont attribuables aux chemins de fer, 4.5 p. 100 à des causes connues autres que les chemins de fer, et 5.6 p. 100 à des causes inconnues.

De la superficie totale de 118,012 acres ravagée par les incendies, 44.1 p. 100 entrent dans la catégorie des terres couvertes de jeunes arbres; 19.1 p. 100 dans la catégorie des terres couvertes de bois marchand; 33.0 p. 100 dans la catégorie des terres déboisées ou déjà ravagées par le feu, et 3.8 p. 100 dans la catégorie des terres non boisées et des prairies.

Du total de $22,593 de dommages, les chemins de fer prennent définitivement leur part de 83.9 p. 100; 3.8 p. 100 des dommages dépendent de causes autres que les chemins de fer, et 2.3 p. 100 de causes inconnues.

Des 1,205 incendies qu'on attribue définitivement aux chemins de fer, 1,000, ou 62.5 p. 100 du grand total, sont attribués aux étincelles provenant des locomotives, et 205 incendies, ou 12.9 p. 100 du grand total, aux employés.

SOMMAIRE des rapports touchant les feux se déclarant dans les sections forestières à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commision des chemins de fer du Canada. Saison de 1922.

—	Canadien-Pacifique (lignes de l'Ouest) (a)	Canadien-Pacifique (lignes de l'Est) (b)	Canadien-National (lignes de l'Ouest) (c)	Canadien-National (lignes de l'Est) (c) (d)	Grand-Tronc	Great Northern	Edmonton, Dunvegan et Colombie-Britannique	Algoma Central et Baie d'Hudson	Divers (e)	Totaux
A. FEUX DE CHEMINS DE FER										
1. *Nombre par causes*—										
(*a*) Locomotives, catégorie A	104	19	353	43	9	12	13	1	3	557
Locomotives, catégorie B	101	35	240	22	7	1	29	....	8	443
(*b*) Employés, catégorie A	12	5	5	22	....	....	....	2	....	46
Employés, catégorie B	19	35	34	43	8	5	3	12	....	159
(*c*) Total, feux de la catégorie A	116	24	358	65	9	12	13	3	3	603
Total, feux de la catégorie B	120	70	274	65	15	6	32	12	8	602
Total, tous les feux de chemins de fer	236	94	632	130	24	18	45	15	11	1,205
2. *Superficie dévastée (acres)*—										
(*a*) Jeunes forêts	2,523	972	20,925	25,166	1,166	....	128	5	....	50,885
(*b*) Terres à bois	2,512	132	4,997	11,497	1,627	....	6	46	103	20,920
(*c*) Débris ou arsin	1,077	304	12,218	1,557	15,028	102	....	32	602	30,920
(*d*) Autres terres	397	1,028	1,388	154	126	28	209	18	1	3,349
(*e*) Total	6,509	2,436	39,528	38,374	17,947	130	343	101	706	106,074
3. *Valeur de la propriété détruite*—										
(*a*) Jeunes forêts	$ 2,067	$ 3,166	$ 55,286	$ 30,761	$ 2,356	$	$ 198	$ 1	$	$ 93,835
(*b*) Bois debout	4,364	1,700	14,014	33,816	10,874	....	43	52	1,315	66,178
(*c*) Produits forestiers	500	71	55	12,195	....	....	....	....	....	12,821
(*d*) Autres propriétés	2,538	1,965	9,066	313	35	....	....	....	27	13,944
(*e*) Total	$ 9,469	$ 6,902	$ 78,421	$ 77,085	$ 13,265	$	$ 241	$ 53	$ 1,342	$ 186,778
B. CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES FEUX DE CHEMINS DE FER										
1. *Nombre par causes*—										
(*a*) Campeurs et voyageurs, catégorie A	6	9	5	7	1	3	....	....	....	31
Campeurs et voyageurs, catégorie B	6	1	6	3	....	4	....	1	....	21
(*b*) Colons, catégorie A	....	4	1	1	....	....	....	....	....	6
Colons, catégorie B	7	8	5	5	1	....	5	2	....	33
(*c*) Autres causes connues, catégorie A	2	13	....	....	1	....	....	....	....	16
Autres causes connues, catégorie B	2	1	4	3	....	3	....	....	....	13
(*d*) Total de la catégorie A	8	26	6	8	2	3	....	....	....	53
Total de la catégorie B	15	10	15	11	1	7	5	3	....	67
Total de toutes les causes connues	23	36	21	19	3	10	5	3	....	120

SOMMAIRE des rapports touchant les feux se déclarant dans les sections forestières à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada. Saison de 1922.—*Fin.*

—	Canadien-Pacifique (lignes de l'Ouest) (a)	Canadien-Pacifique (lignes de l'Est) (b)	Canadien-National lignes (de l'Ouest) (c)	Canadien-National (lignes de l'Est) (c) (d)	Grand-Tronc	Great Northern	Edmonton, Dunvegan et Colombie-Britannique	Algoma Central et Baie d'Hudson	Divers (e)	Totaux
2. *Superficie dévastée, (acres)*—										w
(*a*) Jeunes forêts	18	26	118	626	...	...	...	...	...	788
(*b*) Bois debout	22	...	860	40	...	...	...	...	...	922
(*c*) Débris ou arsin	155	25	1,542	22	...	1,501	...	251	...	3,496
(*d*) Autres catégories de terres	5	9	5	7	1	...	162	...	...	189
(*e*) Total	200	60	2,525	695	1	1,501	162	251	...	5,395
3. *Valeur de la propriété détruite*—										
(*a*) Jeunes forêts	$ 15	$ 26	$ 102	$ 380	$ ...	$ ...	$ ...	$ ...	$ ...	$ 523
(*b*) Bois debout	60	...	6,350	65	...	...	...	...	...	6,475
(*c*) Produits forestiers	...	...	...	101	...	...	...	...	...	101
(*d*) Autres propriétés	160	26	860	127	...	150	...	...	...	1,323
(*e*) Total	$ 235	$ 52	$ 7,312	$ 673	...	$ 150	$ ...	$ ...	$ ...	$ 8,422
C. FEUX DONT LA CAUSE EST INCONNUE										
1. *Nombre*—										
(*a*) Total de la catégorie A	41	14	10	26	3	...	1	4	4	103
(*b*) Total de la catégorie B	47	34	30	27	2	7	15	4	4	170
(*c*) Total de tous les feux dont la cause est inconnue	88	48	40	53	5	7	16	8	8	273
2. *Superficie dévastée (acres)*—										
(*a*) Jeunes forêts	6	126	102	53	5	...	49	...	5	346
(*b*) Terre à bois	10	28	325	301	...	...	10	2	...	676
(*c*) Débris ou arsin	291	473	2,973	265	...	500	...	4	2	4,508
(*d*) Autres catégories de terres	25	110	161	351	...	...	356	2	8	1,013
(*e*) Total	332	737	3,561	970	5	500	415	8	15	6,543
3. *Valeur de la propriété détruite*										
(*a*) Jeunes forêts	$ 1	$ 114	$ 561	$ 44	$ 8	...	$ 136	$ ...	$ 5	$ 869
(*b*) Bois debout	122	162	323	424	...	...	72	12	...	1,115

(c) Produits forestiers	135	4,255	720	5	....	14	....	....	....	5,129
(d) Autres propriétés	1,830	7,900	707	34	....	300	....	9,500	9	20,280
(e) Total	$ 2,088	$ 12,431	$ 2,311	$ 507	$ 8	$ 314	$ 208	$ 9,512	$ 14	$ 27,393
D. GRAND TOTAL POUR TOUTES LES CAUSES										
1. *Nombre*—										
(a) Total des feux de la catégorie E	165	64	374	99	14	15	14	7	7	759
(b) Total des feux de la catégorie B	182	114	319	103	18	20	52	19	12	839
(c) Total de tous les feux signalés	347	178	693	202	32	35	66	26	19	1,598
2. *Superficie dévastée (acres)*—										
(a) Jeunes forêts	2,547	1,124	21,145	25,845	1,171	....	177	5	5	52,019
(b) Bois debout	2,544	160	6,182	11,838	1,627	....	16	48	103	22,518
(c) Débris ou arsin	1,523	802	16,733	1,844	15,028	2,103	....	287	604	38,924
(d) Autres catégories de terres	427	1,147	1,554	512	127	28	727	20	9	4,551
(e) Total	7,041	3,233	45,614	40,039	17,953	2,131	920	360	721	118,012
3. *Valeur de la propriété détruite*—										
(a) Jeunes forêts	$ 2,083	$ 3,306	$ 55,949	$ 31,185	$ 2,364	$	$ 334	$ 1	$ 5	$ 95,227
(b) Bois debout	4,546	1,862	20,687	34,305	10,874	....	115	64	1,315	73,768
(c) Produits forestiers	635	4,326	775	12,301	....	14	....	....	....	18,051
(d) Autres propriétés	4,528	9,891	10,633	474	35	450	....	9,500	36	35,547
(e) Total	$ 11,792	$ 19,385	$ 88,044	$ 78,265	$ 13,273	$ 464	$ 449	$ 9,565	$ 1,356	$ 222,593

(a) Comprend les chemins de fer d'Esquimalt et Nanaïmo et Kettle Valley.

(b) Comprend le Dominion Atlantic, le Fredericton and Grand Lake Coal and Railway, New Brunswick Coal and Railway, et le chemin de fer Québec Central.

(c) Comprend les lignes du chemin de fer National Canadien sujettes à la juridiction de la Commission. Ne comprend pas les chemins de fer de l'Etat (Transcontinental, Intercolonial, et le chemin de fer de la Baie d'Hudson).

(d) Comprend le chemin de fer Halifax and South Western.

(e) Comprend les lignes suivantes: Algoma Eastern; Maritime Coal, Railway and Power Company; Maine Central; Témiscouata; Western Power Company of Canada; White Pass and Yukon Route.

REMARQUE.—On n'a pas signalé durant 1921 d'incendies s'étant déclarés à moins de 300 pieds de la voie des lignes suivantes: Atlantic, Quebec and Western; Boston and Maine; Cumberland Railway and Coal Company; Ottawa and New York; Quebec, Montreal and Southern; Quebec Oriental.

Les feux de la catégorie A couvrent une superficie moindre qu'un quart d'acre.

Les feux de la catérogie B couvrent une superficie d'un quart d'acre ou davantage.

APPAREILS DE PROTECTION CONTRE LES FEUX DE FORÊTS SUR LES LOCOMOTIVES

Au cours de la saison des feux de forêts de 1922, les fonctionnaires de la division d'inspection des feux de forêts ont fait 2,556 inspections d'appareils de protection contre les feux de forêts sur les locomotives qui traversent les territoires boisés. De ce nombre, les appareils de protection contre les feux de forêts ont été trouvés défectueux sur 119 locomotives, soit un pourcentage de 4.71 pour 100. Ce résultat est excellent, bien que, de toute évidence, il soit encore possible d'obtenir de bien meilleurs résultats.

Ces travaux relèvent tout d'abord de la division d'exploitation de la Commission et nos travaux dans ce sens sont faits en coopération avec cette division.

L'expérience établit qu'il est bien difficile de maintenir en bon état au point de vue de la prévention des incendies les dispositifs dits "Master Mechanics" à l'avant des locomotives; et qu'aussi, même lorsque ces dispositifs sont maintenus en bon état, un grand nombre de feux sont allumés par les étincelles qui s'échappent des cheminées des locomotives pendant les périodes de sécheresse. Un de nos plus pressants besoins, au point de vue de la protection contre les incendies, est la démonstration et l'adoption générale d'un appareil qui arrêterait effectivement l'émission des étincelles des cheminées des locomotives. Nous ne possédons pas encore cet appareil. Nous sentons tout particulièrement le besoin du perfectionnement d'un appareil qui donnera des résultats satisfaisants lorsque l'on emploie comme combustible du charbon non cokéfiable de faible consistance comme celui que l'on trouve dans certaines régions du nord de l'Alberta.

INSPECTION des appareils de protection contre les incendies sur les locomotives, 1922, faite par la Division de l'inspection de la Commission des chemins de fer

Chemin de fer	Province	Inspectés. Nombre	Défectueux Nombre	Pourcentage des défectueux
C.P.R. (y compris N.B.C. & Ry. et F. & G.L.C. and Ry.)	N.-Brunswick	65	9	13·8
C.P.R. (y compris Quebec Central)	Québec	181	5	2·7
C.P.R.	Ontario	815	43	5·3
C.P.R.	C.B.	204	18	8·8
Totaux		1,265	75	5·9
C.N.R.	Québec	70	2	2·9
"	Ontario	418	12	2·9
"	Man.-Sask.-Alta	154	6	3·8
"	Colombie-Brit.	158	3	1·9
Totaux		800	23	2·9
G.T.R.	Québec	27	1	3·7
"	Ontario	220	6	2·7
Totaux		247	7	2·8
A.Q. & W. & Q.O.	Québec	26	0	0·0
A.C. & H.B.	Ontario	45	1	2·2
A.E.	Ontario	19	0	0·0
G.N.R.	Colombie-Brit.	19	3	16·0
K.V.R.	Colombie-Brit.	35	4	11·4
E.D. & B.C.	Alberta	14	2	14·3
Temiscouata	Québec	18	0	0·0
Maine Central	Québec	4	1	25·0
Central Vermont	Québec	4	1	25·0
Q.M. & S.	Québec	25	1	4·0
B. & M.	Québec	5	0	0·0
W.C.P. Co.	Colombie-Brit.	10	1	10·0
W.P. & Y. Route	Colombie-Brit. et Yukon	20	0	0·0
Totaux pour tous les chemins de fer		2,556	119	4·7

STATISTIQUES SUR LES GARDE-FEUX

Le rapport statistique sur les garde-feux pour 1922 fait voir qu'il y avait 14,855.06 milles de voies ferrées dans les provinces des prairies, soumis aux règlements concernant la protection contre le feu, soit une augmentation de 70.85 milles sur 1921. Etant donné que des garde-feux doivent être maintenus des deux côtés des voies, cela équivaut à 29,710.12 milles de garde-feux.

Le rapport indique que 19,896.78 milles de garde-feux ont été construits et entretenus l'année dernière, et que pour diverses raisons, 19,813.34 milles n'ont pas été construits. Sur ce nombre le ministère a exempté 9,246.58 milles; refus du propriétaire d'autoriser la construction, 73.68 milles; terres déjà labourées; 3,039.93 milles; chaumes et foins de culture non protégés par les propriétaires, 5,877.17 milles. Ainsi donc, pour ce qui a trait au total de 18,237.36 milles de garde-feux non construits, les raisons données par les compagnies ont été considérées acceptables, ce qui laisse 1,575.98 milles dont il n'a pas été tenu compte, mais qui probablement auraient dû être protégés.

Quant aux 15,530.0 milles de garde-feux le long des lignes des chemins de fer de l'Etat canadien, la compagnie a soumis des cartes d'exemption revisées et ces cartes ont été examinées et adoptées par ce ministère au cours de l'année écoulée.

Le nombre de milles représentant la distance sur laquelle on construit des garde-feux diminue chaque année par suite du fait que les terres sont mises en culture. C'est ainsi que d'année en année les chemins de fer voient diminuer le chiffre des frais de construction et d'entretien des garde-feux.

SOMMAIRE de la construction et du maintien des garde-feux par les chemins de fer dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan et Alberta, 1922.

—	Edmonton, Dunvegan et Colombie-Britannique et Canada Central	Great Northern	Canadien National	Pacifique-Canadien	Totaux
Longueur en milles de voie	47·810	162·38	7,765·0	6,449·58	14·855·06
Longueur en milles de garde-feux[1]	956·20	324·76	15,530·0	12,899·16	29,710·12
Zones construites (en milles de garde-feux)—					
(a) Chaumes ... Zone à la charge du propriétaire	35·00	200·50	1,490·46	2,416·32	4,142·28
(b) Foin de culture — Zone à la charge du propriétaire	4·50	40·00	276·90	19·25	340·65
(c) Pâturages clôturés	9·70	49·00	1,031·12	1,632·07	2,721·89
(d) Terres vierges	2·50	1·50	90·71	1,787·25	2,691·96
Total des milles de garde-feux construits	51·70	291·00	3,699·19	5,854·89	9,896·78
Garde-feux non construits (en milles)—					
Exemptions[2]	825·90	30·00	5,463·83	2,926·85	9,246·58
Refus de la part du prop. de perm. la c.[3]	...	...	8·00	65·68	73·68
Constr. non néc., terre déjà labourée[4]	6·00	...	1,628·81	1,405·12	3,039·93
Chaumes ... manq. de la part du pr. de constr. un g.-f.[5]	56·50	...	3,504·17	1,811·03	5,371·70
Foin de culture — manq. de la part du pr. de constr. un g.-f.[5]	7·40	...	421·79	76·28	505·47
Autres raisons diverses	8·70	3·76	804·21	759·31	1,575·98
Total des milles de garde-feux non construits	904·50	33·76	11,830·18	7,044·27	19,813·34

[1] Le nombre des milles de garde-feux est double de celui de la voie, du fait que la construction de garde-feux est obligatoire des deux côtés de la voie.

[2] Compagnie exemptée d'avoir à construire des garde-feux sur les sections du réseau où il est indiqué que ce travail n'est pas nécessaire ou n'est pas praticable.

[3] Les employés de la compagnie de chemin de fer se sont vu refuser par le propriétaire le droit de pénétrer sur le terrain pour y construire des garde-feux.

[4] Aucune nécessité de garde-feu du fait que les champs sont déjà labourés.

[5] L'existence de garde-feu sur les chaumes et les prairies de foin n'est obligatoire que là où le propriétaire ou l'occupant de la terre serait disposé à labourer le garde-feu à un prix raisonnable, établi par la Commission et payé par la compagnie du chemin de fer.

APPENDICE "F"

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

SALLE DES ARCHIVES

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1922.

N° du dossier	Objet	Décision
643	La *Montreal Terminal Railway vs* la compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie IX. Question de juridiction................	Appel maintenu.
1455	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand-Tronc, passage inférieur à un endroit près de Beaverton, Ont., lot 13, con. 7, tp de Thorah......	Appel renvoyé.
1492	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand-Tronc. Petit embranchement de la ligne de ceinture. Point de droit......................	Appel renvoyé.
383	Le ch. de fer *Ottawa Electric* et la cité d'Ottawa *vs* le ch. de fer *Canada-Atlantic* au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Point de droit..	Appel renvoyé.
1621	Appel de l'ordonnance de la Commission n° 7813, de la *Toronto Railway Company*, concernant améliorations et voies du Canadien-Pacifique et du Grand-Tronc sur la rivière Don. Question de juridiction.......	Appel renvoyé.
588	Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation A. R. Williams. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
C. 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W.-E. and L. S.*, croisement, canton de Sandwich. Point de droit..	Appel renvoyé.
C. 1309	Robinson *vs* le ch. de fer du Grand-Tronc, taux de 2c. Point de droit....	Appel renvoyé.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement à London, Ont. Question de juridiction........................	Appel renvoyé.
1497	T. D. Robinson et le *Canadian Northern*. Petit embranchement à Winnipeg. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
9527	*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction..	Appel maintenu.
C. 1419	Le Ministère de l'Agriculture, province d'Ontario *vs* Grand-Tronc, gare à Vineland. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
C. 3222	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit..	Appel renvoyé.
C. 4897	Au sujet du clôturage des et casse-pattes. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian Northern*. Question de juridiction......	Appel maintenu.
C. 4492 3378	Cité de Toronto *vs* compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique. Taux d'abonnement. Point de droit..	......Retiré.
C. 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc *vs* chemin de fer *Canadian Northern Ontario*, petit embranchement, township de Scarboro. Question de juridiction.	Appel renvoyé.
C. 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British American Oil Companies*, taux sur le pétrole. Point de droit..	Appel renvoyé.
1519	La compagnie du Chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William, *re* emplacement. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
11965	La Compagnie de chemin de fer Niagara, Saint-Catharines and Toronto *vs* Davy. Question de juridiction..	Appel maintenu.
15580	*Clover Bar-Coal Co., Limited*, et Wm. Humberstone *vs* la Compagnie du Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co.* Juridiction.......	Appel maintenu.
12682	Cause de tarif à Regina. Point de droit..	Appel renvoyé.
17963	Grand-Tronc-Pacifique *vs* A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
C. 3269	La Compagnie du Pacifique-Canadien *vs* la *British American Oil*. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
15330 15330·1	Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien *vs Canadian Oil Company*. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
20062 27095	Cie de chemin de fer *British Columbia Electric*, Cie de chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern vs* la cité de Vancouver. Question de juridiction..	Appel renvoyé.
1487	E. B. Chambers and B. W. G. Phair *vs* la Cie de ch. de fer du Pacifique-Canadien. Question de juridiction..	Appel maintenu.

LISTE des causes inscrites en appel à la Cour Suprême du Canada. etc.—*Fin.*

N° du dossier	Objet	Décision
18578	*Canadian Northern Railway* et Wm. A. Taylor. Question de juridiction...	Renvoyée.
19435	Grand-Tronc-Pacifique et ville d'Edmonton. Question de droit.........	Renvoyée.
14329·9	Les compagnies *Montreal Tramway* et *Montreal Park and Island Railway*, et la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Question de juridiction................	Appel maintenu.
23009	Ville de Hamilton *vs Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.* Question de juridiction................	Appel maintenu.
21428	*Grand Trunk Railway vs Hepworth Silica Pressed Brick Co.* Question de droit................	Appel renvoyé.
12021–70 9437–153	*Toronto Railway Company and City of Toronto and Canadian Pacific Railway Company.* Question de droit et de juridiction................	Appel renvoyé.
C. 3935	Ville de Edmonton *vs Calgary and Edmonton Railway.* Question de droit.	Appel renvoyé.
16171	*Ingersoll Telephone Company* et autres compagnies de téléphone indépendantes *vs Bell Telephone Company.* Question de droit................	Appel renvoyé.
27524	*Grand Trunk Railway* contre H. Bourassa, de Laprairie, Qué., contre ordon. 26387, 26 juillet 1917. Question de juridiction et de droit......	Appel retiré.
13622	*Great Northern Telegraph Co.*, demande l'opinion de la cour sur la question de droit que comporte l'ordonnance générale n° 162................	Appel abandonné.
27840	Gouvernement du Manitoba et *J. R. Ashdown Hardware Co.*, de Winnipeg, au sujet de l'augmentation de 15 p. 100 au tarif du transport. Question de juridiction................	Appel abandonné.
26981	*Canadian Pacific Railway* contre le ministère des Travaux publics d'Ontario, au sujet du passage à niveau du township de Kirkpatrick, Ontario. Question de droit................	Appel retiré.
11118	*Esquimalt and Nanaimo Railway* sur les droits de la ville de Victoria, d'avoir accès au pont du quai Victoria. Question de juridiction......	Appel abandonné.
28439	Municipalité de Burnaby, C.-B. contre *British Columbia Electric Railway*, sur le tarif d'abonnement. Question de juridiction................	Appel abandonné.
28950	Cité de Toronto contre *Toronto Terminals Railway* au sujet de la pression du tuyau qui passe sous les rues Bay, Scott et Yonge de Toronto. Question de droit................	Appel rencoyé.
C. 3378	Requête de M. Wagenest aux fins de faire statuer par la cour Suprême du Canada dans la question du tarif d'abonnement de Brampton. Question de droit................	Appel renvoyé.
C. 2987	*Ottawa Electric Railway* contre l'ordonnance de la Commission désapprouvant l'augmentation projetée du tarif des voyageurs. Question de juridiction................	Appel maintenu.
21404·6	La commission soumet une cause établie demandant l'opinion de la cour sur la question de juridiction relativement à la requête de la *British Columbia Electric Railway Company* demandant une augmentation de taux................	Appel abandonné.
28140, p. 2	Appel de la compagnie du Canadien-Pacifique sur une question de droit provenant de la demande du ministère des Terres, Forêts et Mines de la province d'Ontario, d'une ordonnance obligeant le Canadien-Pacifique à fournir et construire un viaduc à ses frais au-dessus de son chemin de fer entre les lots 6 et 7, con. 1, canton d'Eton, Ont., 1er avril 1922. (Appel maintenu avec frais. Question décidée dans la négative)................	

SOMMAIRE

Appels renvoyés................	28
Appels maintenus................	10
Appels abandonnés................	5
Appels retirés................	3
Total................	46

LISTE des causes inscrites en appel au Gouverneur en conseil, du 1er février 1914 au 31 décembre 1922.

N° du dossier	Sujet	Décision
399	*Bay of Quinte Railway Crossing, Canadian Pacific Railway* à Tweed, Ont....	Appel débouté.
1455	*James Bay Railway vs Grand Trunk Railway*, passage à niveau, près de Beaverton, Ont........	Appel débouté.
1781	*Grand Trunk Railway vs* cité de Chatham, Ont., passage à niveau dans la ville........	Appel débouté.
12992	Embranchement de Maniwaki du Pacifique-Canadien, service des trains venant d'Ottawa........	Appel retourné.
2030	Tarifs de certains chemins de fer du Yukon........	Appel débouté.
17716	Rameau de la Longue-Pointe du Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q........	Appel débouté.
18787	*South Hazelton Townsite vs Grand Trunk Pacific Railway*........	Appel maintenu.
3452·30	J. Y. Rochester *re* Cameron Bay *vs Grand Trunk Pacific Railway*........	Appel débouté.
12912	Tunnel de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, P.Q., *vs* le Pacifique-Canadien........	Appel débouté.
17040	Rameau de Lambton à Weston et le Pacifique-Canadien........	Appel abandonné.
C. 3322	Affaires du viaduc de Toronto........	Appel débouté.
12021·70	Cité de Toronto *re Toronto North Grade Separation*........	Appel débouté.
16177	*Canadian Pacific Railway vs Mountain Lumber Manufacturers Association* contre le tarif de transport du bois de construction........	Appel retiré.
19024	Charles Miller de Toronto *vs Grand Trunk Pacific Railway, re* station à Prince-George, C.-B........	Appel débouté.
17716·10	*Canadian Pacific Railway vs* la ville de Maisonneuve, Qué., *re* passages à niveau........	Appel débouté.
22681·25	Cité de Montréal contre le Nord-Canadien, voie d'évitement, croisant les rues Stadacona et Marlboro, à Montréal, P.Q........	Appel abandonné.
21418	Cité de Prince-George, C.-B., emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique entre les rues Oak et Ash, à Prince-George........	Appel débouté.
21660	*Canadian Northern Ontario Railway vs* Townships de Loughboro, Ont......	Appel débouté.
26169	Compagnie du Pacifique-Canadien et Nord-Canadien, aiguillage commun au marché public à bestiaux de l'est, à Montréal........	Appel abandonné.
17040	Appel de la part du Pacifique-Canadien, *re* rameau Lambton à Weston (2e appel)........	Appel retourné.
27693	Cité de Hamilton contre le Grand-Tronc, service des voyageurs sur "embranchement Nord et Nord-Ouest entre Hamilton et Burlington Beach et la ville de Burlington, Ont........	Appel abandonné.
27840	Appel de la part de la chambre de commerce de Winnipeg contre l'ordonnance de la Commission à l'effet d'autoriser une augmentation générale des taux de transport de 15 pour 100........	Appel débouté.
28439·3	Ville de Saint-Lambert, P.Q., contre la décision de la Commission datée du 10 juillet 1918 à l'effet d'augmenter les taux du chemin de fer *Montreal and Southern Counties*........	Appel débouté.
28230	Avis d'appel par la cité de Hamilton, Ont., au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 27843 et l'ordonnance 27857 relative au parc Kinar, Hamilton, Ont........	Appel retourné.
29040-2	Le Conseil National de Laiterie du Canada, au nom de l'Association Canadienne des fabricants de crème glacée, relativement au classement de la crème glacée........	Appel retourné.
C. 955	Ligue des propriétaires de Montréal relativement à l'augmentation des taux du téléphone........	Appel renvoyé.
30434	Cité de Windsor, Ont., demandant une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission n° 30028, autorisant le chemin de fer Pacifique-Canadien à construire des voies ferrées allant au hangar projeté à travers la partie de l'avenue Caron non ouverte à la circulation, à Windsor........	Appel renvoyé.
29996	Cité de Toronto contre l'ordonnance générale n° 308, autorisant une augmentation générale des taux de transport de marchandises........	Appel retourné.
C. 955	Cité de Toronto contre le jugement de la Commission du 13 avril 1921, autorisant une augmentation des taux du téléphone Bell........	Appel abandonné.
23092·2	Compagnie de chemin de fer C.N.Q. contre l'ordonnance n° 31312 *re* croisement du chemin de fer Pointe aux Trembles Terminal à la Pointe aux Trembles........	Appel en suspens.
30380 p. 2	Appel de la corporation de la cité de Toronto contre la décision de la Commission (ordonnance générale n° 327) au sujet des taux de messageries........	Appel débouté.
30380·13	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada de la décision de la Commission et demandant une ordonnance pour annuler l'augmentation de 20 p. 100 sur les taux de la crème, taux autorisés temporairement aux compagnies de messageries sur leur demande en date du mois de juillet 1920........	Appel retourné.

LISTE des causes inscrites en appel au Gouverneur en conseil, du 1er février 1914 au 31 décembre 1922.—*Fin.*

N° du dossier	Sujet	Décision
17112·27	Appel de l'Association des Meuniers du Dominion du jugement de la Commission, en date du 6 mars 1922, au sujet des tarifs en paliers pour le transport du blé d'exportation..................................	Appel débouté.
29040·2	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada pour le compte des fabricants de crème glacée du Canada de l'ordonnance de la Commission n° 28883, au sujet des taux de messageries pour le transport de la crème glacée..	Appel en suspens.

SOMMAIRE

Appels renvoyés..	18
Appels retournés à la Commission..........................	7
Appels abandonnés...	5
Appel maintenu...	1
Appel retiré..	1
Appel en suspens...	2
Total..	34

APPENDICE "G"

LISTE DES ORDONNANCES GÉNÉRALES ET DES CIRCULAIRES ÉMISES PAR LA COMMISSION AU COURS DE L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 353

Au sujet de l'ordonnance général n° 271 de la Commission, en date du 10 septembre 1919, modifiée par l'ordonnance générale n° 348 en date du 10 novembre 1921, relativement à la classification des taux de transport canadiens pour les marchandises et à la classification des messageries au Canada, et aux articles 322 et 360 de la Loi des chemins de fer, 1919.

Dossier n° 25639.

Après lecture des pièces soumises:

La Commission ordonne: Que ladite ordonnance générale n° 271 en date du 10 septembre 1919, modifiée par l'ordonnance générale n° 348, en date du 10 novembre 1921, soit par les présentes amendée en substituant aux mots "The Ontario Grocers Guild", dans la neuvième ligne du paragraphe 5 de l'ordonnance, les mots "Association canadienne des Epiciers en gros", et en ajoutant les mots "Union des producteurs de grain, Limitée", et " le bureau des commissaires des fruits du ministère d'Agriculture".

Ottawa, le 3 janvier 1922.

Le Commissaire en chef,

F. B. CARVELL.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 354

Sujet de la plainte portée par la Chambre de commerce de Winnipeg, par les Meuniers de l'ouest du Canada et autres, contre l'augmentation des taux de halte sur le grain emmagasiné et moulu en cours de route; et de la demande de l'Association des Meuniers du Canada pour l'émission d'une ordonnance forçant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à abandonner ses taux excessifs de halte à 2c. des 100 livres sur les produits du grain expédiés pour la consommation domestique et devant être moulus en cours de route.

Dossier n° 26575.

Et au sujet de la demande de l'Association des Meuniers du Dominion et de la Chambre de commerce de Montréal pour l'émission d'une ordonnance forçant les compagnies de chemins de fer d'accorder aux meuneries d'Ontario et de Québec le droit de moudre en cours de route le grain récolté dans Ontario et Québec.

Dossier n° 8641.12.

Après l'audition de la cause en diverses séances de la Commission tenues à Ottawa, Toronto, Sudbury, Vancouver, Victoria, Vernon, Lethbridge, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina, Winnipeg et Fort-William, en présence

des représentants des demanderesses, des compagnies de chemins de fer et des autres parties intéressées, et des arguments de part et d'autre,—

La Commission ordonne: Que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soumettent des tarifs devant prendre effet pas plus tard que le 1er février 1922, imposant un taux de 1c. par 100 livres pour le privilège de halte sur tous les grains expédiés pour emmagasinage, mouture, maltage, ou autre traitement; ce privilège doit être accordé à tous les grains récoltés en Canada, sujet à un taux raisonnable pour les parcours dérivés.

Ottawa, le 4 janvier 1922.

F. B. CARVELL.
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 355

Au sujet de la nomination de gardiens aux stations sans agent

Dossier n° 4205.7.

Attendu que les compagnies de chemins de fer sont obligées de nommer de temps en temps des gardiens aux stations où il ne se trouve pas d'agent ou de chef de gare régulier,—

EN CONSÉQUENCE LA COMMISSION DÉCLARE: Que les devoirs d'un gardien devront être les suivants, savoir: Voir à ce que la station soit tenue propre, et, au besoin, chauffée et éclairée pour le bien-être des voyageurs, et être présent à l'arrivée et au départ des trains; ces devoirs doivent être les mêmes que ceux d'un chef régulier de gare, excepté qu'il n'expédie pas les marchandises et ne s'occupe pas du télégraphe.

Ottawa, le 5 janvier 1922.

F. B. CARVELL.
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 356

Au sujet de l'ordonnance générale n° 102 de la Commission, en date du 17 février 1913, prescrivant des règles et règlements au sujet des appareils de sûreté sur les trains des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission.

Dossier n° 11654.26

Après lecture des pièces soumises pour le compte de l'Ordre des conducteurs de chemins de fer d'Amérique, la Fraternité des garde-train de chemin de fer, l'Association des chemins de fer du Canada, et des compagnies de chemins de fer Michigan-Central et Wabash; et vu le rapport et la recommandation de l'expert en mécanique de la Commission, approuvés par son chef de trafic.

La commission ordonne: Que la clause concernant les marchepieds des fourgons de queue, sous la rubrique "Fourgons de queue avec plateformes" dans

ladite ordonnance générale n° 102, en date du 17 février 1913, soit biffée et remplacée par la suivante, savoir:

"Marchepieds des fourgons de queue:—

Il devra y avoir à chaque encoignure des fourgons de queue un marchepied, ou un escalier, sûr et approprié conduisant à la plateforme du fourgon

Dans le cas de marchepied, chaque marche dudit marchepied devra être pourvue à chaque extrémité, à gauche et à droite, d'une lisse, servant à garder le pied, en fer cornier de $3\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ pouce, la face $2\frac{1}{2}$ pouces étant fixée par des boulons à la marche".

OTTAWA, le 12 janvier 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 357

Au sujet de la demande de l'Association nationale des meuniers canadiens et de l'Association des meuniers du Dominion pour l'émission d'une ordonnance suspendant les tarifs ou les suppléments aux tarifs fournis à la Commission en conformité de l'ordonnance générale n° 354 en date du 4 janvier 1922, augmentant les taux pour le parcours en dérivation du grain de l'Ouest moulu dans l'est du Canada.

Dossier n° 8641.12

Après lecture de la demande et des allégués y relatifs, *La Commission ordonne*: Que les tarifs et suppléments aux tarifs fournis par les compagnies de chemins de fer conformément à ladite ordonnance générale n° 354, en date du 4 janvier 1922, soient par les présentes suspendus de la date de leur mise en vigueur, en tant que ces tarifs ou suppléments aux tarifs augmentent les frais de parcours en dérivation du grain de l'Ouest transporté, soit complètement par chemin de fer, soir par chemin de fer et par eau sur les lacs, aux meuneries situées dans l'est du Canada, permission étant accordée auxdites compagnies de chemins de fer de demander au bsoin à la Commission un rajustement des taux.

OTTAWA, le 14 février 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 358

Au sujet des demandes à la Commission concernant les croisements de chemins de fer avec les chemins publics dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Dossier n° 24420.1

En vertu des pouvoirs conférés à la Commission par les articles 34 et 256 de la Loi des chemins de fer, 1919, et de tous les autres pouvoirs qu'elle possède à ce sujet,—

La Commission ordonne: Que toutes les compagnies de chemins de fer tombant sous l'autorité législative du Parlement du Canada, construisant ou exploitant des chemins de fer dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de

l'Alberta et de la Colombie britannique, en sus de tout avis qui doit être servi à la municipalité locale, ou à d'autres personnes intéressées, doivent servir copies d'avis, pour toutes demandes à la Commssion au sujet des passages de chemins de fer sur les chemins publics dans lesdites provinces, et hors des limites des cités et villes incorporées dans ces provinces, aux représentants suivants des gouvernements desdites provinces respectivement, savoir:

1) Dans la province du Manitoba, au ministre des Travaux publics;
2) Dans la province de Saskatchewan, au ministre des chemins;
3) Dans la province d'Alberta, au ministre des Travaux publics;
4) Dans la province de Colombie-Britannique, au ministre des Travaux publics.

Et elles devront fournir à la commission une preuve de la signification de cet avis avant que la demande soit considérée par la Commission.

Ottawa, le 22 février 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 359

Au sujet de l'ordonnance générale n° 355 en date du 5 janvier 1922, définissant les devoirs d'un gardien de station. Dossier n° 4205-7.

La Commission ordonne: Que ladite ordonnance générale n° 355, en date du 5 janvier 1922, soit par les présentes rescindée.

Ottawa, le 2 mars 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 360

Au sujet de la demande de D. Robertson & Company, Limited, de Milton, Ontario, et de la Standard White Line Company, Limited, de Guelph, Ontario, ci-après appelés les "demandeurs" pour l'émission d'une ordonnance obligeant les compagnies de chemins de fer à fournir des portes temporaires pour les consignations de chaux en charges de wagons, ou d'allouer un montant aux expéditeurs pour ces portes.

Dossier n° 4106.36.

Après audition de la cause aux séances de la Commission tenues à Toronto, le 5 janvier 1922, les demandeurs, la compagnie Christie Henderson, Limited, ainsi que les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, étant représentés aux séances, et après considération des allégués de part et d'autre, et lecture des documents soumis,—

La Commission ordonne: Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction du Parlement du Canada soient par les présentes requises de modifier leurs tarifs, pas plus tard que le 16 mars 1922, de manière à fournir, aux endroits situés à l'est de Fort-William, une allocation de cinquante cents par porte de wagon, de pas moins de vingt-un pieds carrés, qui sera fournie par les expéditeurs de chaux en vrac.

Ottawa, le 6 mars 1922.

Le sous-commissaire en chef,

S. J. McLEAN.

ORDONNANCE GENERALE N° 361

Au sujet de l'article 285 de la Loi des chemins de fer, 1919; de l'ordonnance générale n° 244 de la Commission, en date du 26 juillet 1918, modifiée par l'ordonnance générale n° 251, en date du 4 octobre 1918; de la circulaire n° 110, datée du 3 avril 1913, et de ses suppléments n°s 1 et 2, en date respectivement du 30 avril 1918 et du 6 juin 1918; de la circulaire n° 131 datée du 11 mars 1914; et de la circulaire n° 161, datée du 8 mars 1918.

Dossier n° 45.

La Commission ordonne comme suit:

1. Que toute compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, soit par les présentes requise et reçoive instruction d'avertir dans un délai de six jours après que les principaux officiers de la compagnie ont été informés d'un accident arrivé sur un chemin de fer lui appartenant ou exploité par elle, avec blessures corporelles à quelque personne se servant du chemin de fer, ou à tout employé de la compagnie, ou de la rupture ou de dommages subis par un pont, un ponceau, un viaduc ou tunnel faisant partie de la voie ferrée, dommages ou rupture les rendant impraticables ou impropres au service, la Commission en conséquence, tel avis devant être adressé au chef du trafic de la Commission, et imprimé sur un papier fort rédigé d'après la formule "A" (dans le cas des accidents au passage des chemins publics seulement) et d'après la formule "B" (pour les accidents autres que ceux des passages des chemins publics), formules annexées à la présente ordonnance; ces rapports devront faire mention des accidents ci-dessus spécifiés et résultant du fait du transport, c'est-à-dire par suite du mouvement des trains, locomotives ou wagons, et non pas des accidents arrivés dans les ateliers de chemins de fer ou les établissements de fabrication ou autres endroits sur le chemin de fer, à moins qu'ils ne soient causés directement ou indirectement par le mouvement des trains, locomotives ou wagons.

2. Que dans le cas de:

(*a*) déraillements, collisions, ruptures de la chaudière, accidents aux passages, lorsque ces accidents sont accompagnés de blessures corporelles à quelque personne se servant du chemin de fer ou à quelque employé de la compagnie;

(*b*) de tous autres accidents arrivant sur le chemin de fer, accompagné de blessures corporelles à quelque personne se servant du chemin de fer, ou à quelque employé de la compagnie, et lorsque le mouvement des trains, des locomotives ou des wagons se trouve impliqué comme cause (mais non pas les cas d'accidents arrivant dans les ateliers de chemins de fer, ou dans les établissements de fabrication, ou dans d'autres endroits appartenant à la compagnie de chemin de fer, que l'on ne peut attribuer au mouvement des trains, des locomotives ou des wagons) ; et

(*c*) tout dommage causé par de semblables accidents à tout pont, ponceau, viaduc ou tunnel sur le chemin de fer, rendant ceux-ci impraticables ou impropres au service immédiat (qu'ils soient ou non accompagnés de blessures corporelles à quelque personne ou employé)—

le conducteur-chef ou tout autre employé de la compagnie de chemin de fer qui est en charge du train, de l'endroit ou de l'ouvrage endommagé ou impliqué dans l'accident, devra, aux frais de la compagnie, et simultanément avec le rapport envoyé à la compagnie, expédier une dépêche adressée au chef du trafic de la Commission à Ottawa, contenant les renseignements suivants, savoir:—

(*a*) La date et l'endroit.

(*b* Le nom du chemin de fer.

(*c*) Le numéro et la description du train, de la locomotive ou des trains ou locovotives impliqués.
(*d*) Le nombre de voyageurs, employés ou autres personnes, tués ou blessés.
(*e*) Un état de tout dommage à quelque pont, ponceau, viaduc ou tunnel
(*f*) Une déclaration courte et concise de la cause apparente de l'accident.
(*b*) Le nom et la fonction de la personne expédiant le rapport.

3. Que lorsqu'une compagnie de chemin de fer accorde ou a accordé à une autre compagnie des droits de passage sur sa ligne ou une partie de sa ligne, ou qu'une ligne ou partie de ligne doit servir à des services communs, et que la compagnie locataire est intéressée dans un accident arrivé sur ladite section commune et qui doit faire le sujet d'un rapport en vertu de la présente ordonnance, la compagnie exploitant le chemin de fer devra faire rapport à la Commission tel que stipulé dans les présentes.

4. Que chacune de ces compagnies de chemins de fer devra afficher à la vue de ses conducteurs ou autres employés concernés dans cette ordonnance une copie du paragraphe 2 de l'ordonnance, donnant instruction auxdits conducteurs ou autres employés de s'y conformer.

5. Que tous les rapports, soit écrits ou télégraphiés, faits en vertu de cette ordonnance, aient préséance d'expédition.

6. Que ladite ordonnance générale n° 39, la circulaire n° 110 avec les suppléments nos 1 et 2, la circulaire n° 131 et les ordonnances générales nos 244 et 251 soient par les présentes rescindées.

OTTAWA, le 15 mars 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

FORMULE "A"

..............192..

Chemin de fer....................

Rapport à la Commission des chemins de fer du Canada tel que requis par l'article 285 de la Loi des chemins de fer et par l'ordonnance générale n° 361 de la Commission.

1. Date et heure de l'accident				
2. Train..	Conducteur-chef Mécanicien		Locomotive	
3. Province..				
4. *Lieu de l'accident.* Dire s'il a eu lieu dans une cité, une ville, un village ou un township. Si c'est dans une ville, donner le nom de la rue si la rue n'a pas de nom, compter les passages en partant de la station et dire dans quel sens. Si c'est dans un twp., donner la distance en milles et partie de mille de la station la plus rapprochée, donnant la direction pour compter cette distance, ainsi que la distance au plus proche poteau de mille de la subdivision, et tout autre renseignement qui pourrait faire reconnaître le lieu de l'accident.				
5. (a) Détails de l'accident. (b) Noms des personnes blessées ou tuées et leurs adresses.				
6. Le passage était-il protégé au temps de l'accident, et de quelle manière?				
7. Heure et date où la limite de vitesse de dix milles à l'heure a été établie ou un gardien placé tel que requis par l'article 309 (clause c) et l'ordonnance générale n° 77.				
8. Si un accident antérieur est arrivé au même endroit après 1900, donner la date, et s'il est arrivé plus d'un accident, donner la date du dernier seulement.				
9. Remarques donnant tous autres renseignements que la compagnie croit devoir soumettre et qui ne sont pas compris dans les détails précédents.				

Je certifie que d'après les informations que j'ai prises, ou d'après ma connaissance personnelle, le rapport précédent est exact.

Signature..

Fonction..

N. B.—Ne prenez qu'une formule pour un même accident, attachant d'autres feuilles ordinaires à la formule, si celle-ci ne donne pas assez d'espace.

FORMULE "A"

............192..

Chemin de fer....................

Rapport de la Commission des chemins de fer du Canada prescrit par l'article 285 de la Loi des chemins de fer et par l'ordonnance générale n° 361 de la Commission.

1. Date.				
2. Heure.				
3. Train..	Conducteur		Locomotive	
	Mécanicien			
4. Endroit.. Province..				
6. Nom de la personne blessée.				
6. Age.....				
7. Voyageur, employé ou autres.				
8. Domicile.				
9. Description de la blessure......................				
10. Comment l'accident est arrivé. REMARQUE.—Si c'est un pont, un ponceau, un viaduc ou un tunnel qui est endommagé, répondez aux questions 1, 2, 4, 9 et 10.				

N.B.—N'employez qu'une formule pour chaque accident y attachant une feuille blanche si l'espace n'est pas suffisant.

Signature..................................
Titre......................................

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 362

Ordonnance générale n° 107 de la Commission, en date du 4 juillet 1913, prescrivant quels règlements les compagnies de chemin de fer devront adopter pour prévenir les incendies.

Dossier n° 4741-A

Après avoir lu les mémoires présentés par l'Association des chemins de fer du Canada au nom des chemins de fer intéressés et sur la recommandation du chef du trafic et de l'inspecteur en chef des incendies de la Commission.

La Commission ordonne que:

1. Les ordonnances n°s 3245, en date du 4 juillet 1907; 3465, en date du 14 août 1907; 8903, en date du 15 décembre 1909; 15995, en date du 16 février 1912; 16570, en date du 22 mai 1912; et l'ordonnance générale n° 107, en date du 4 juillet 1913, soient abrogées, et elles le sont par les présentes.

2. A moins d'en être exemptée par une ordonnance spéciale de la Commission, toute compagnie de chemin de fer tombant sous l'autorité législative du parlement du Canada, dont la voie est en cours de construction ou qui emploie la vapeur comme force locomotrice, devra munir toutes ses locomotives ou chaudiè-

res portatives, autres que celles qui font usage d'huile comme combustible, en usage sur le chemin de fer, d'un dispositif qui empêche l'échappement des étincelles et des charbons ardents, et elle devra entretenir ce dispositif en bon état, tel que par les présentes prescrit:

(*a*) On devra installer dans chaque locomotive munie d'une boîte à fumée supplémentaire, de façon à couvrir complètement l'ouverture par laquelle monte la fumée, un treillis métallique ondulé double, avec maille de fil Birmingham n° 10 de $2\frac{1}{2}$ par $2\frac{1}{2}$ au pouce; les mailles ne devront pas excéder en grandeur un quart de pouce et un soixante-quatrième (c'est-à-dire dix-sept soixante-quatrièmes) d'un pouce carré. Le dit treillis sera condamné si les mailles ont plus de dix-neuf soixante-quatrièmes d'un pouce.

Il faudra obtenir l'autorisation du chef du trafic de la commission pour faire l'essai d'autres dispositifs perfectionnés qui ne sont pas conformes aux dispositions de cette clause.

(*b*) On devra munir toutes les locomotives à cheminée en losange d'un chapeau conique en fonte et d'un treillis métallique ondulé double de 3 par 3 mailles au pouce de fil Birmingham n° 10 placé à la diagonale du losange de la cheminée de façon à le couvrir entièrement; les mailles ne devront pas excéder en grandeur trois seizièmes et un soixante-quatrième (soit treize soixante-quatrièmes) d'une pouce carré. Ledit treillis sera condamné si les mailles ont plus de quinze soixante-quatrièmes de pouce

(*c*) Toutes les pelles à vapeur, les excavateurs, les sonnettes dont la vapeur s'échappe dans la cheminée et qui sont chauffés à la houille seront munis d'un treillis métallique à l'avant, conformément au type prescrit par l'alinéa (*a*), ou d'un chapeau ou treilli métallique ondulé double au sommet de la cheminée, suivant qu'il sera plus pratique. Le chapeau sera ajusté à la cheminée de façon à ne pas laisser d'ouverture plus grande qu'une maille du treillis. On condamnera le treillis si les mailles dépassent la grandeur stipulée à l'alinéa (*a*).

3. Le trou d'homme et les portes du genre surchauffeur placées près de la plaque tubulaire seront fermées et tenues en place par des clavettes ou clefs construites de façon qu'elles ne puissent tomber. Toutes les soles et les treillis seront assujettits aux parois de la boîte à fumée par des cornières en fer suffisamment larges pour les tenir en position. Dans aucun cas devra-t-il y avoir dans les soles autour des conduites à vapeur ou des portes du surchauffeur des ouvertures dépassant un huitième de pouce en largeur. On ne doit employer ni ciment ni amiante pour remplir les fentes quand on ajuste les appareils de protection contre l'incendie.

4. (*a*) Les ouvertures des cendriers de locomotives munies de boîtes à fumée étroites seront protégées de registres métalliques.

(*b*) Les glissières et portes des cendriers de locomotives, lorsque fermées, seront assujetties par un fort ressort ou par tout autre dispositif solide.

(*c*) Les lumières de tirage ou ouvertures des cendriers de locomotives seront protégées de plaques obliques, de treillis ou de plaques perforées placés de façon à protéger l'ouverture. Quand on fait usage de treillis on le protégera d'une plaque oblique.

(*d*) Dans les locomotives où des tiges passent par le cendrier l'ouverture de jeu ne devra pas être plus grande qu'il est strictement nécessaire et elle sera protégée autant que possible de tabliers ou de capottes obliques placés de façon à empêcher l'échappement des cendres et du feu. Les tiges des registres de l'abri seront enlevées du premier jour d'avril au premier jour de novembre de chaque année, ou durant toute autre période supplémentaire, si l'alinéa (*f*) le prescrit.

(*e*) Les tuyaux de trop-plein des injecteurs, ou le tuyau séparé de la chaudière, ou de la conduite venant du tuyau d'alimentation de l'injecteur, seront munis, dans le cendrier, d'une soupape ou autre dispositif pour distribuer l'eau dans toutes les trémies du cendrier en même temps.

(*f*) Du 1er avril au 1er novembre de chaque année ou durant toute période supplémentaire que le chef du trafic de la commission pourra prescrire, dans tout territoire donné, on devra arroser suffisamment les cendres pour éteindre le feu qui tombe des grilles.

5. Toute compagnie de chemin de fer devra installer un service suffisant d'inspection aux têtes de lignes et aux centres de division où ses locomotives, ses pelles à vapeur, ses excavateurs et ses sonnettes sont remisés et réparés, de même qu'aux autres endroits où la chose est nécessaire, et elle devra faire:

(*a*) examiner au moins une fois par semaine
1. Le trellis;
2. Les soles;
3. Les cendriers;
4. Les registres;
5. Les glissières et les portes;
6. Tout autre appareil de protection contre l'incendie.

(*b*) Tenir compte de chaque inspection dans un registre fourni à cette fin pas la compagnie et démontrant.
1. Le nombre de locomotives, de pelles à vapeur, d'excavateurs et de sonnettes inspectés;
2. Le jour et l'heure de l'inspection;
3. L'état des appareils de protection contre l'incendie; et
4. Un compte rendu des réparations effectuées aux appareils de protection contre l'incendie précités. Le dit registre devra être accessible à tous les fonctionnaires autorisés de la commission.

(*c*) Au cas où tout appareil de protection contre l'incendie serait trouvé défectueux, l'usage du dit appareil sera discontinué et ne sera pas repris (pendant la période stipulée), à moins et avant qu'il ne soit convenablement réparé.

(*d*) Toute compagnie de chemin de fer devra faire, indépendamment, la visite de tous les appareils de protection contre l'incendie sur toutes ses locomotives, pelles à vapeur, excavateurs et sonnettes, au moins une fois par mois et faire rapport de l'état des dits appareils directement au mécanicien en chef de la compagnie ou à tout autre fonctionnaire tenu responsable de l'état de ses locomotives.

6. Aucun employé de la dite compagne de chemin de fer ne devra:

(*a*) Endommager, directement ou indirectement, le trellis ou tout autre appareil de protection contre l'incendie installé dans toute locomotive ou chaudière en usage;

(*b*) Ouvrir les portes de derrière quand la locomotive va de l'avant ou les registres de devant quand elle marche tender en tête, sauf lorsqu'il y a de la neige sur la voie et qu'il est nécessaire d'agir de la sorte pour tenir la chaudière en pression.

7. Aucune compagnie de chemin de fer ne devra permettre qu'on dépose des matières en feu, des charbons ardents ou des cendres chaudes le long des rails ou sur l'emplacement de la voie en dehors des fosses destinées à cette fin, à moins qu'on ne les arrose immédiatement.

8. A moins d'autorisation contraire, nulle compagnie de chemin de fer n'emploiera, entre le 1er avril et le 1er novembre, sur ses locomotives, pelles à vapeur, excavateurs et sonnettes, de la houille non cokéfiable dont l'usage même avec les appareils réglementaires de protection contre l'incendie à l'avant des chaudières, prescrit par l'alinéa (2) permet aux étincelles de s'échapper de la cheminée à un degré que la commission considère dangereux, à moins que tel appareil ne soit muni d'un dispositif de protection contre l'incendie approuvé par la commission.

Il faudra le certificat de la division des Mines, du ministère des Mines, d'Ottawa, pour attester qu'une espèce de houille est cokéfiable.

9. Les compagnies de chemin de fer prendront toutes les précautions raisonnables pour éliminer le danger d'incendie en interdisant aux voyageurs et aux employés de jeter des trains des matières enflammées. A cette fin on devra afficher des avis dans les wagons ou compartiments à fumer et, de temps à autre, pendant la saison des incendies, avertir oralement les voyageurs de ces wagons ou compartiments, y compris les voitures d'observation. Le territoire où cette disposition devra être mise en vigueur sera déterminé par l'inspecteur en chef des incendies.

10. Chaque compagnie de chemin de fer établira et maintiendra le long de sa voie ferée des coupe-feu, selon que l'inspecteur en chef de la division des incendies l'ordonnera. La nature, l'étendue, l'établissement et l'entretien de ces coupe-feu seront réglés comme suit:

(*a*) L'inspecteur en chef de la division des incendies devra, chaque année, préparer et soumettre à chaque compagnie de chemin de fer un exposé des mesures à prendre pour empêcher, de toute façon et en tout temps, qu'il n'éclate des incendies le long de ses voies, autant que faire se peut.

(*b*) Ces mesures peuvent exiger qu'on coupe et qu'on détruise, par le feu ou autrement, toute herbe inflammable, et qu'on brûle de même et qu'on fasse disparaître les débris et les fouillis qui s'y trouvent sur une lisière suffisamment large de l'un ou des deux côtés de la voie; exiger qu'on laboure ou creuse la terre sur une lisière suffisamment large d'un ou des deux côtés de la voie; enfin exiger tout ce qui, en tenant compte des circonstances de lieu et de temps et des frais à encourir, contribuerait à réduire au minimum les risques d'incendies et de leur propagation.

(*c*) Les instructions de l'inspecteur en chef des incendies seront préparées de façon à ne considérer et à n'ordonner à la fois que les mesures qui s'appliquent à cette partie du chemin de fer exigeant des précautions particulières contre l'incendie. On aura en vue de régler les mesures de protection sur les circonstances du lieu et de proportionner les frais à encourir aux risques d'incendie et des dommages qui s'ensuivraient.

(*d*) Les instructions de l'inspecteur en chef des incendies devront spécifier les dates et le temps alloué pour commencer et achever ces travaux de protection, et la période pendant laquelle les coupe-feu devront être tenus dans un état de propreté et de sûreté.

(*e*) Aucune compagnie ne permettra à ses employés, agents ou entrepreneurs de pénétrer sur un terrain en culture pour y faire des coupe-feu sans le consentement du propriétaire ou de l'occupant de ce terrain.

(*f*) Là où le propriétaire ou l'occupant du terrain s'oppose à l'établissement de coupe-feu, parce que cela lui causerait une trop lourde perte ou endommagerait sa propriété, la compagnie devra sur-le-champ référer l'affaire à la commission et s'abstenir entre temps de commencer les travaux.

(*g*) Aucune compagnie ne permettra à ses employés, agents ou entrepreneurs de laisser les barrières ouvertes ou les clôtures défaites, lors de la construction ou de l'entretien des coupe-feu, ce qui pourrait être une cause de perte de bétail ou de dommage à la récolte ou à la propriété.

11. En se conformant aux dispositions de l'article 280 de la Loi des chemins de fer de 1919, qui décrète que "la compagnie doit en tout temps voir à ce qu'il n'y ait pas sur l'emplacement de sa voie aucune herbe morte ou sèche ni mauvaise herbe ni autre matière inflammable inutile", cette compagnie, ses agents ou entrepreneurs ne devront, du 1er avril au 1er novembre, brûler ou faire brûler des traverses, rognures, débris ou déchets sur l'emplacement de la voie ou près de celle-ci, si ce n'est avec des mesures de prudence et de surveillance qui empêchent les feux de s'étendre au delà de la lisière de terrain que l'on nettoie.

L'inspecteur en chef de la division des incendies ou tout autre fonctionnaire autorisé de la commission peut exiger qu'aucun feu semblable ne soit allumé le long de certaines parties spécifiées de la ligne du chemin de fer, à moins qu'on en ait obtenu la permission par écrit de l'inspecteur en chef de la division des incendies ou d'un fonctionnaire autorisé de la commission, ou encore, à moins que cela ne se fasse sous la direction de l'un de ces derniers.

12. La compagnie de chemin de fer devra, chaque année, du 1er avril au 1er novembre, fournir et entretenir une équipe de garde-forestiers contre l'incendie qualifiés et en nombre suffisant pour faire une patrouille efficace et combattre l'incendie; et les méthodes employées par cette équipe seront sujettes à la surveillance et à la direction de l'inspecteur en chef de la division des incendies ou de tout autre fonctionnaire autorisé de la commission.

13. L'inspecteur en chef de la division des incendies devra, chaque année, préparer et soumettre à chacune des compagnies de chemin de fer un mémoire des mesures à prendre pour l'organisation et l'entretien de cette équipe spéciale. Ce mémoire doit entre autres choses spécifier:

(*a*) Le nombre d'hommes à employer sur la dite équipe, le lieu de leur travail, leur rôle en général, les méthodes à suivre pour faire la patrouille et la fréquence de ces patrouilles;

(*b*) L'équipement qu'on doit leur fournir pour se transporter d'un endroit à un autre, où doit se trouver cet équipement, l'acquisition et la distribution à faire d'instruments convenables pour combattre l'incendie; et

(*c*) Toutes les mesures qu'il juge essentielles pour maîtriser promptement l'incendie et qu'on pourrait adopter sans trop de frais.

14. Toute compagnie de chemin de fer devra ordonner à ses cantonniers et autres employés et à ses agents et entrepreneurs de prendre les mesures suivantes pour rapporter et éteindre les incendies sur l'emplacement de sa voie et le long de cette dernière:

(*a*) Les conducteurs, mécaniciens ou employés de train qui découvrent ou apprennent qu'un incendie s'est déclaré à un certain endroit sur l'emplacement de la voie ou près de cette dernière, ou qu'un incendie menace le terrain longeant l'emplacement de la voie, doivent en aviser le surintendant par télégraphe et avertir également l'agent ou les personnes qui le remplacent à la première station où se trouvent des communications télégraphiques ou téléphoniques, et les premiers cantonniers qu'ils rencontrent. Avis d'un pareil incendie doit être immédiatement donné par un système de siflets d'avertissement ou par toute autre méthode approuvée par la commission.

(b) Il sera du devoir du surintendant ou de l'agent ou de la personne avisée d'avertir immédiatement le fonctionnaire du service forestier et les cantonniers les plus rapprochés de l'existence et du lieu de cet incendie.

(*c*) Quand le feu a été découvert et que l'on présume qu'il a été causé par le chemin de fer, les cantonniers ou les autres employés du chemin de fer en disponibilité doivent, soit de leur propre initiative soit à la demande d'un fonctionnaire autorisé du service forestier, se rendre immédiatement sur les lieux de l'incendie et s'efforcer de l'éteindre; pourvu que ces cantonniers ou ces autres employés ne soient pas à ce moment occupés à des travaux indispensables à la sûreté des trains.

(*d*) Au cas où les cantonniers et les autres employés en disponibilité ne se trouveraient pas en nombre suffisant pour éteindre l'incendie promptement, la compagnie devra, soit de sa propre initiative soit à la demande d'un fonctionnaire autorisé du service forestier, employer les autres ouvriers qu'il faut pour éteindre l'incendie; et aussitôt qu'elle aura sur les lieux un nombre suffisant d'hommes, autres que les cantonniers et les employés du service régulier, elle pourra renvoyer ceux-ci à leur emploi respectif.

(*e*) Les dispositions de cet article s'appliquent à tout incendie qui se déclare en deçà de 300 pieds de la voie du chemin de fer, à moins qu'on ne fournisse une preuve établissant que ces feux n'ont pas été causés par le chemin de fer.

15. Chaque compagnie de chemin de fer devra donner des instructions particulières à ses employés au sujet des règlements précités et devra faire afficher des avis appropriés à toutes les stations, termini et logements des cantonniers sur ses réseaux. Au cas où ces règlements ne seraient pas également contenus dans les horaires des employés durant la période précitée, ou dans les livrets des règlements de l'"exploitation" et de l'"entretien de la voie", on devra, avant le 1er avril de chaque année, les rappeler à tous les employés intéressés sous forme d'instructions particulières. Le chef du trafic ou l'inspecteur en chef des incendies, selon le cas, pourra laisser de côté les règlements précités en tout ou en partie, relativement au réseaux ou parties de réseau où, selon son jugement le feu ne cause pas un danger matériel.

16. Toute compagnie de chemin de fer tolérant ou permettant qu'on viole ou qu'on enfreigne d'aucune manière les règlements précités, ou qu'on ne s'y soumette pas sera, outre les dommages-intérêts qui pourront lui être réclamés, passible d'une amende de cent dollars pour chaque infraction.

17. Tout employé ou toute autre personne que visent ces règlements, qui omet ou néglige de s'y conformer, sera, outre les dommages-intérêts qui pourront lui être réclamés, passible d'une amende de vingt-cinq dollars pour chaque infraction.

18. La commission pourra, sur requête d'une compagnie de chemin de fer quelconque ou de toute autre partie intéressée, modifier ou annuler toute ordonnance ou tout règlement de l'inspecteur en chef des incendies rendus conformément aux dispositions de cette ordonnance.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 19 avril 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 363

Relativement à la requête de l'Association canadienne du transport, présentée au nom des chemins de fer tombant sous l'autorité de la Commission, en vertu de l'article 322 de la Loi des chemins de fer de 1919, demandant l'approbation du Supplément n° 19 de la Classification canadienne des marchandises n° 16, lequel supplément contient des augmentations et des réductions de taux et des nouveaux taux, dossier de la Commission n° 19367.132:

Attendu qu'avis a été donné par les compagnies de chemins de fer dans la *Gazette du Canada,* tel que requis par l'article 322 de la Loi des chemins de fer de 1919, et que ledit avis a été communiqué aux organisations commerciales désignées dans l'ordonnance générale de la Commission no 153, en date du 4 novembre 1915, et que les changements projetés ont été examinés par une conférence des représentants des compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, des chemins de fer Nationaux du Canada, de l'Association canadienne des manufacturiers et des chambres de commerce de Montréal et de Toronto à une réunion tenue à Montréal le 28 mars 1922, alors qu'on a examiné les objections soumises à la Commission et qu'on a acquiescé aux changements projetés ou qu'on les a modifiés ou éliminés; après avoir considéré les mémoires présentés et le rapport et les recommandations du sous-chef du trafic de la Commission.

La Commission ordonne: Que le supplément n° 19 de la Classification canadienne des marchandises n° 16, tel qu'il a été finalement revisé et soumis à

l'approbation de la Commission par M. G. C. Bansom, président de l'Association canadienne du transport, avec sa lettre du 13 avril 1922, et tel que modifié par sa lettre du 1er mai 1922, soit, et il est par les présentes, approuvé.

F. B. CARVELL,
Commissaire ne chef.

OTTAWA, le 10 mais 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 364

Relativement à la requête de la "Canada Cement Company, Limited" demandant que le tarif du calcaire destiné aux fins agricoles en provenance de Belleville, Ont., soit calqué sur les taux de Beachville et Kirkfield, Ontario:

Dossier n° 26786.6

Après avoir examiné la requête aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 18 mai 1920, auxquelles étaient représentés la compagnie requérante, l'Association canadienne du transport, les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux du Canada, et après avoir examiné les allégations de chacun, et après avoir examiné les mémoires supplémentaires et le rapport du sous-chef du trafic.

La Commission ordonne: Que les compagnies de chemins de fer tombant sous l'autorité de la Commission déposent un tarif devant prendre effet au plus tard le 15 juin 1922, consacrant l'échelle milliaire suivante, et devant s'appliquer au calcaire destiné aux fins agricoles ou à la poussière de pierre, à l'est de Port-Arthur, de Fort-William et d'Armstrong, au lieu du tarif de faveur ou du tarif milliaire actuellement en vigueur, à savoir:

Milles	Les cent livres
Ne dépassant pas 10	5c.
Au delà de 10 milles et en deçà de 20	5½c.
" 20 " " 30	6c.
" 30 " " 40	6½c.
" 40 " " 50	7c.
" 50 " " 60	7½c.
" 60 " " 70	8c.
" 70 " " 80	8½c.
" 80 " " 90	9c.
" 90 " " 100	9½c.

De 100 à 300 milles le tarif sera augmenté d'un demi-cent les 100 livres pour chaque étape de 25 milles. Pour l'excédent de 300 milles le tarif augmenté de 1c, les 100 livres pour chaque étape de 50 milles.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 23 mai 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 365

Relativement à l'article 345 de la Loi des des chemins de fer de 1919 et aux règlements en découlant approuvés par l'ordonnance générale de la Commission n° 290, en date du 12 avril 1920.

Dossiers n° 496.38

Attendu que ledit article 345 stipule, entre autres choses, que les compagnies qui tombent sous l'autorité législative du parlement canadien présentent à la Commission des rapports périodiques dûment attestés par serment portant sur le transport gratuit ou à taux réduits autorisé par la loi; et qu'il est du devoir de la Commission d'examiner lesdits rapports pour s'assurer que la loi a été observée;

Et attendu que, pour l'année 1920 seulement, la Commission convint que, pendant la période transitoire, elle n'exigerait pas de renseignements détaillés sur les passes accordées aux personnes généralement désignées comme fonctionnaires, agents ou anciens employés, fonctionnaires, agents ou aux employés d'autres compagnies de chemins de fer ou transport, et la suite du Gouverneur général; mais que pour toutes les autres catégories de personnes, les compagnies de chemins de fer doivent mentionner les nom des individus ainsi qu'une description qui permette à la Commission de faire une enquête, s'il y a lieu;

Et attendu que certaines compagnies de chemins de fer, soumises comme précédemment énoncé, à l'autorité de la Commission, n'ont pas fait les rapports requis par la loi;

La Commission ordonne en conséquence ce qui suit:

1. (*a*) Que les compagnies qui n'ont pas présenté, pour l'année 1920, les rapports détaillés requis par la loi, sauf les exceptions permises par la Commission, soient, et elles sont par les présentes, requises de présenter les renseignements détaillés susdits au plus tard le premier jour d'octobre 1922.

(*b*) Que toutes les compagnies de chemins de fer déposent, au plus tard le 1er octobre 1922, les rapports complets exigés par la loi pour l'année 1921.

(*c*) Pour l'année 1922 les rapports devront être déposés de la façon ci-après stipulée: Le rapport couvrant la période de janvier à juin 1922 devra être déposé le 1er octobre 1922; pour la période de juillet à septembre, le 1er novembre 1922; et pour la période d'octobre au 31 décembre, le 1er février 1923.

(*d*) Pour l'année 1923 les rapports devront être déposés; pour la période de janvier à mars 1923, le 1er mai 1923; pour la période d'avril à juin, le 1er août 1923; pour la période de juillet à septembre, le 1er novembre 1923; et pour la période d'octobre au 31 décembre, le 1er février 1924.

2. Que dorénavant les rapports soient faits trimestriellement à la date indiquée à l'alinéa (d) de l'article 1er de cette ordonnance.

3. Que les compagnies de chemin de fer qui ne se conforment pas aux stipulations de la présente ordonnance soient, et elles sont par les présentes, passibles d'une amende de $100 pour chaque jour de retard à déposer le rapport exigé par la présente ordonnance.

4. Que toutes les compagnies de chemin de fer qui n'ont pas déposé leurs rapports à la date prescrite dans les règlements approuvés par l'ordonnance générale n° 290, pour l'année 1922, soient, et elles sont par les présentes, requises de le présenter au plus tard le 1er octobre 1922, et, à l'avenir, le ou avant le 1er janvier de chaque année.

5. Toute telle compagnie de chemin de fer sera passible à une amende de $100 pour chaque jour qu'elle viole les dits règlements.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 26 juin 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 366

Relativement aux taux de transport, 1922.

Dossiers numéros 30531, 30685, 30686, et 30686.2.

Après avoir examiné la question aux séances de la commission tenues à Vancouver le 7 avril et les 17, 18, 19 et 20 octobre; à Victoria le 11 avril; à Kamloops le 26 octobre; à Nelson le 15 avril et le 29 octobre; à Calgary le 18 avril et le 31 octobre; à Edmonton le 20 avril et le 2 novembre; à Saskatoon le 21 avril et le 3 novembre; à Regina le 22 avril et le 4 novembre; à Brandon le 23 avril; et à Winnipeg le 25 avril et le 8 novembre respectivement, 1921; et à Halifax le 17 janvier; à Saint-Jean le 19 janvier; et à Ottawa les 15, 16, 17, 20, 21, et 22 février et du 13 au 30 mars, respectivement, 1922, en présence des avocats et représentants des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique, de la chambre de commerce maritime, des chambres de commerce de Halifax, Montréal, Toronto, Sault-Ste-Marie, Winnipeg, Calgary, Nelson, Lethbridge, Edmonton, l'Association des Manufacturiers canadiens, l'Association des Chemins de fer du Canada, l'Association des Marchands de bois du Canada, Limitée, la *Canadian Retail Coal Dealers' Association*, la *Dominion Millers' Association*, les *United Farmers of Manitoba*, les *United Farmers of Alberta*, les *United Grain Growers*, la *Saskatchewan Grain Growers' Association*, la *Wholesalers' Association of Calgary*, la *Western Canada Live Stock Union*, la *Canadian Aberdeen Association*, la *Amherst Foundry*, la compagnie J. W. Cunningham, Stetson Cutler et compagnie, la compagnie *Saskatchewan Co-operative Elevator, W. Malcolm McKay, Limited*, la compagnie *Northern Foundry and Machine*, les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, et les chemins de fer Nationaux du Canada, et ce qui fut allégué aux séances de la Commission, jugement fut rendu le 30 juin 1922 par la Commission des chemins de fer; on trouvera ci-joint copie certifiée dudit jugement, marquée "A",—

La commission ordonne: Que toutes les compagnies de chemin de fer exploitant des chemins de fer à vapeur sujets à la juridiction de la commission, soient, et ils le sont par la présente, requis de soumettre immédiatement les tarifs donnant effet aux taux que prescrit et autorise ledit jugement qui, par les présentes, devient partie de cette ordonnance; la date de la mise en vigueur desdits taux sera le 1er août 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 30 juin 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 367

Relativement à l'ordonnance nº 177, datée du 10 janvier 1917, requérant la publication d'un règlement relatif aux taux à valoir entre des points intermédiaires du Canada et que ne mentionnent pas les tarifs internationaux:

Etant d'avis que l'uniformité dans l'application des tarifs de messageries et de fret est désirable,—

La commission ordonne: Que tous les tarifs internationaux de messageries, applicables aux denrées et présentement en usage, soient modifiés de façon à donner lieu à un règlement à l'effet que les taux indiqués dans les présentes, à moins de précision d'un caractère concurrentiel, vaillent en provenance et à destination de points intermédiaires au Canada qui n'apparaissent pas aux tableau tarifaires susdits; et qu'une réglementation identique soit publiée relativement aux tarifs internationaux de denrées.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 29 juin 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 368

Relativement à l'ordonnance générale n° 280 de la commission, datée du 23 décembre 1919, modifiant l'ordonnance générale n° 248, datée du 19 août 1918 en biffant le règlement 9, à la page 2 de l'ordonnance, et en lui substituant ce qui suit, à savoir: "9—Qu'un signal d'un modèle pratique, muni de l'approbation de la commission, soit utilisé en vue de faire fonctionner les signaux prévus sous le régime des règlements 3 (b) et 6 (signal jaune)de cette ordonnance et du règlement 35 (signal jaune) du code uniforme des règlements de service."

Dossier n° 4135.25.5.

Sur lecture des rapports de son préposé en chef du service,—

La commission ordonne: 1. Que ladite ordonnance générale n° 280, datée du 23 décembre 1919, soit, et est par les présentes, rescindée.

2. Que l'ordonnance générale n° 248, datée du 19 août 1918, soit, et est par les présentes modifiée par l'annulation du règlement 9, à la page 2 de l'ordonnance et par la substitution, en son lieu et place, de ce qui suit, à savoir:

"9. Qu'un signal de modèle pratique, consistant en un pavillon blanc de 22 par 28 pouces, installé à 5 pieds au-dessus du niveau du rail, et supporté par tout dispositif convenable pouvant soutenir parfaitement ce pavillon dans sa position, soit utilisé en vue de faire fonctionner les signaux prévus sous le régime des règlements 3 (b) et 6 (signal jaune) de cette ordonnance et du règlement 35 (signal jaune) du code uniforme des règlements de service."

S. J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 29 juin 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 369

Relativement à la requête de l'Association des chemins de fer du Canada, à la faveur de l'article 287 de la loi des Chemins de fer de 1919, relativement à une modification à apporter au règlement n° 33, des règlements généraux des trains et mouvements convergents, approuvés par l'ordonnance n° 7563, datée du 12 juillet 1909, en vue d'assurer l'utilisation de signaux rouges par les gardiens des traverses comme avertissement au public de l'approche de trains.

Dossier n° 4135.70.

Ayant entendu la requête aux séances de la commission tenues à Ottawa le 21 juin 1922, en compagnie des resprésentants de l'Association des Chemins de fer du Canada, du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, Toronto, Hamilton and Buffalo, and Père Marquette Railway Company, des Chemins de fer de l'Etat, Michigan Central Railroad Company, New York Central Railroad Company, la Fraternité des mécaniciens de Locomotives, la Fraternité des Chauffeurs et aides de Locomotives, l'ordre des conducteurs de Chemins de fer, et les préposés aux trains de la Compagnie du Grand-Tronc, et les allégations faites, et sur rapport et recommandation de son préposé en chef au service,—

La commission ordonne: Que le règlement 33 desdits règlements généraux des trains et des mouvements convergents soit biffé et que l'on y substitue ce qui suit, à savoir:—

"33. Les gardiens postés aux traverses de grands chemins, doivent de jour, déployer un disque métallique (de 16 pouces de diamètre sur fonds

blanc, le mot "arrêtez" écrit en lettre hautes et noires entre cadres noir); et, de nuit, une lumière rouge en vue d'avertir les piétons et les personnes en voiture de la venue d'un train. Là où il existe des barrières, une lumière orientée de telle façon qu'elle ne soit perceptible que du côté de la route, doit être installée de nuit."

2. Que les ordonnances générales n[os] 247 et 257 de la Commission, datées respectivement du 6 août 1918 et du 6 décembre 1918, et effectuées dans les présentes, soient, et sont par les présentes, rescindées.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 10 août 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 370

Relativement à l'ordonnance générale nº 368 de la Commission, datée du 10 août 1922, modifiant les Règlements généraux des trains et des mouvements convergents par l'annulation du règlement 33 et lui substituant le règlement établi par l'ordonnance:

Dossier n° 4135.70.

Attendu qu'il apparaît que lesdits règlements généraux des trains et des mouvements convergents ne valent pas pour certaines compagnies de chemins de fer constituées ailleurs qu'au Canada et possédant, contrôlant, exploitant ou faisant fonctionner des trains ou du matériel roulant sur ou en empruntant des lignes de chemins de fer situées au Canada et possédées, contrôlées, baillées ou exploitées par ces compagnies, et que ces compagnies avaient exploités sous le régime de leurs propres réglementations;

Et attendu qu'il semble désirable dans les intérêts de l'uniformité pour l'exploitation des chemins de fer au Canada, que le règlement 33 prescrit par l'ordonnance générale n° 369 soit d'application générale.

La commission ordonne en conséquence: Que toute compagnie de chemins de fer constituée ailleurs qu'au Canada et possédant, contrôlant, exploitant ou faisant fonctionner des trains ou du matériel roulant sur ou en empruntant des lignes de chemins de fer quelconques ou chemins de fer tenus à bail au Canada possédés, contrôlés ou exploités par cette ou ces compagnies, adopte et mette en vigueur sans délai au cours de l'exploitation de ses trains au Canada le règlement suivant, à savoir:—

"Les gardiens postés aux traverses des grands chemins doivent, de jour, déployer un disque métallique (de 16 pouces de diamètre sur fond blanc, le mot "arrêtez" écrit en lettres hautes et noires entre cadres noirs); et, de nuit, une lumière rouge, en vue de prévenir les piétons et les personnes en voiture de l'arrivée d'un train. Là où il existe des barrières, une lumière rouge, orientée de façon à n'être perceptible que du côté de la route, doit être installée de nuit."

S. J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 6 septembre 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 371

Relativement aux réclamations de la Canadian Lumbermen's Association, Dominion Canners et autres, contre le changement en vue et publié au tableau des tarifs des divers chemins de fer comme devant s'appliquer aux boîtes en vrac, à wagons entiers.

Dossier n° 29253.5.

Lecture faite des raisons apportées à l'appui des réclamations,—

La Commission ordonne: Que le changement au tarif ou aux suppléments déposés par les chemins de fer placés sous la juridiction de la commission et définissant la phraséologie de l'item relatif aux boîtes en vrac, à wagons entiers, en ordonnant que cette phraséologie ne s'applique pas au matériel réuni par des pointes ou collé ou autrement disposé, et prévoyant pour ce matériel le poids minimum des boîtes en vrac ainsi que le taux additionné de quatre cents (4 cents) par 100 livres, soit, et est par les présentes, interdit, à partir du 1er novembre 1922, en attendant l'audience à survenir à une date fixée par la commission.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 3 novembre 1922.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 372

Relativement à l'ordonnance générale n° 326 de la commission datée du 14 janvier 1921, autorisant un excédent d'imposition pour échange de soixante p. 100 du taux d'échange sur toutes expéditions internationales autres que le charbon et le coke, à ajouter au total des frais de transit, frais avancés compris à verser aux transporteurs américains, là où le versement et la perception doivent se faire en territoire canadien;

Dossier n° 29674.½.

Et relativement à la demande de l'Association Canadienne des Manufacturiers du Board of Trade de Calgary pour une ordonnance suspendant la mise en vigueur de l'ordonnance et la sanction qu'elle comporte en autorisant les compagnies de chemins de fer et lever et percevoir ledit excédent.

Dossier n° 29674.1-2

Après lecture des documents soumis par l'Association des Manufacturiers canadiens, l'Association canadienne du transport des marchandises et autres corps intéressés, après audition des allégués présentés au nom de la Chambre de commerce de Calgary et de quelques expéditeurs, aux séances de la Commission tenues à Calgary le 28 septembre 1922,—

La Commission ordonne: Que, pour le présent et jusqu'à nouvel ordre rendu sur demande ou du propre mouvement de la Commission et sans avis, s'il est désirable ou nécessaire de la faire, les compagnies soient par les présentes relevées de l'obligation de se conformer aux prescriptions du paragraphe 3 de l'ordonnance, obtenant de la banque de Montréal le taux du change en fonds de New-York au temps et à la date spécifiés dans ladite ordonnance, et présentant mensuellement des rapports à la Commission pour montrer le surplus de frais perçus.

OTTAWA, le 24 novembre 1922.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 373

Au sujet de l'ordonnance générale n° 372 de la Commission, datée du 24 novembre 1922, relevant les compagnies, jusqu'à nouvel ordre, de l'obligation de se conformer aux prescriptions du paragraphe 3 de l'ordonnance générale n° 326, en date du 14 janvier 1921, concernant la surtaxe du change sur toutes les expéditions internationales, autres que le charbon et le coke.

Dossier n° 29674.2

Ayant constaté que le taux du change en fonds de New-York dépasse un pour cent—

La Commission ordonne: Que pour le présent et jusqu'à nouvel ordre, ladite ordonnance générale 372 en date du 24 novembre 1922, soit par les présentes rescindée.

F. B. CARVELL,
Commissaire en chef.

CIRCULAIRE N° 196

Ordonnance générale n° 330, re Inspection des chaudières à vapeur des chemins de fer.

Dossier n° 29110.1.

D'après instructions données par la Commission, je vous envoie le projet d'ordonnance ci-inclus, et je dois vous dire que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission doivent donner les raisons pour lesquelles la recommandation de l'expert en mécanique de la Commission, telle qu'expliquée dans ledit projet, ne pourrait être mise en vigueur et prendre effet.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

ORDONNANCE N°

Conformément aux pouvoirs conférés à la Commission, et pour l'exécution de l'ordonnance générale n° 330 de la Commission re *l'inspection des chaudières à vapeur des chemins de fer, autres que les chaudières de locomotives,*

Dossier n° 29110.1

Il est par les présentes ordonné: Que toutes les compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission produisent chez le chef du trafic de la Commission, dans un délai de trente jours de cette date, une liste donnant le nombre de chaudières à vapeur stationnaires possédées par elles; et aussi fournissent de temps en temps au chef du trafic de la Commission une liste énumérant toute chaudière additionnelle que lesdites compagnies pourront acheter, construire ou louer.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

CIRCULAIRE N° 197

17 octobre 1922.

Re *Badigeonnage en blanc des clôtures en retour et des casse-pattes.*

Dossier n° 32146

Suivant les instructions que j'ai reçues, je dois vous demander d'informer la Commission si, oui ou non, votre compagnie a l'habitude de badigeonner en blanc les clôtures en retour et les casse-pattes sur ses lignes ferrées.

La Commission désire avoir ce renseignement afin d'en venir à une pratique uniforme.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

INDEX DES JUGEMENTS

SUJETS PAGE

SUJETS PAGES

P

R

S

T

V

W

CHIEF ELECTORAL OFFICER

BY-ELECTIONS HELD DURING THE YEAR 1922

REPORT OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

Pursuant to Subsection 6 of Section 72 of the Dominion Elections Act, 10-11 Geo. V, chapter 46

ÉLECTIONS PARTIELLES TENUES PENDANT L'ANNÉE 1922

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

Conformément au paragraphe 6 de l'article 72 de la Loi des élections fédérales, 10-11 Geo. V, chapitre 46



OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1923

ALPHABETICAL TABLE OF CONTENTS
TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES

BY-ELECTIONS, 1922
ÉLECTIONS PARTIELLES, 1922

The following report on the by-elections held in the year 1922 is printed pursuant to the provisions of subsection 6 of Section 72 of the Dominion Elections Act, 10-11 George V, c. 46.

O. M. BIGGAR,
Chief Electoral Officer.

Le rapport suivant sur les élections partielles tenues pendant l'année 1922 est imprimé conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 72 de la Loi des élections fédérales, 10-11 George V, c. 46.

O. M. BIGGAR,
Directeur général des élections.

REPORT OF BY-ELECTIONS, 1922
RAPPORT DES ÉLECTIONS PARTIELLES, 1922

PROVINCE OF ONTARIO—PROVINCE D'ONTARIO

ESSEX, NORTH RIDING—DIVISION NORD Population—1921, 71,150

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable William Costello Kennedy of an office of emolument under the Crown, Dec. 29. 1921.

Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable William Costello Kennedy d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur: A. P. E. Panet, Windsor, Ont.

Writ dated, Dec. 30, 1921. / Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination: January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable William Costello Kennedy.

ESSEX, SOUTH RIDING—DIVISION SUD Population—1921, 31,425

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable George Perry Graham of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.

Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable George Perry Graham d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur: Bruce Laird, Essex, Ont.

Writ dated, Dec. 30, 1921. / Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination: January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable George Perry Graham.

GRENVILLE Population—1921, 16,644

Cause of vacancy.—Acceptance by Arza Clair Casselman of an office of emolument under the Crown, December 27, 1921.

Cause de la vacance.—L'acceptation par Arza Clair Casselman d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 27 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur: William S. Johnston, Prescott, Ont.

Nomination: January 12, 1922. / le 12 janvier 1922.

Writ dated, Dec. 27, 1921. / Bref émis le 27 déc. 1921.

Election: January 26, 1922. / le 26 janvier 1922.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Rt. Hon. Arthur Meighen.	Arthur Kidd Patterson.			
Prescott, Advance			0	0			
" East Ward ..... A-G	1	U	70	46		116	214
" " ..... H-O	1	U	75	44		119	221
" " ..... P-Z	1	U	65	29		94	197
" Centre Ward ..... A-G	2	U	73	24		97	175
" " ..... H-O	2	U	75	40		115	245
" " ..... P-Z	2	U	49	25	1	75	135
" West Ward ..... A-G	3	U	75	38		113	214
" " ..... H-O	3	U	70	47		117	236
" " ..... P-Z	3	U	67	23	1	91	192
Kemptville ..... A-J	1	R	130	46		176	232
" ..... K-Z	1	R	164	58	2	224	269
" ..... A-J	2	R	160	37		197	157
" ..... K-Z	2	R	104	34	2	140	170
Cardinal ..... A-C	1	R	115	13	1	129	214
" ..... D-J	1	R	94	16	2	112	195
" ..... K-Q		R	85	17		102	187
" ..... R-Z		R	114	20	1	135	219

GRENVILLE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Rt. Hon. Arthur Meighen.	Arthur Kidd Patterson.			
Merrickville	1	R	121	56	1	178	298
" ...A-G	2	R	77	13		90	125
" ...H-Z	2	R	103	18		121	126
Augusta Township	1	R	44	66		110	249
" "	2	R	39	93		132	208
" "	3	R	62	51		113	113
" "	4	R	64	59		124	156
" "	5	R	78	38	1	117	167
" "	6	R	83	70		153	262
" "	7	R	53	109		162	212
" "	8	R	32	92		124	190
" "	9	R	98	72	1	171	231
" "	10	R	57	20		77	84
Wolford Township	1	R	66	39		105	175
" "	2	R	74	21		95	133
" " ...A-J	3	R	70	60		130	185
" " ...K-Z	3	R	72	45	1	118	179
" "	4	R	64	48	2	114	159
Edwardsburg Township...A-K	1	R	64	49		113	154
" " ...L-Z	1	R	45	48		93	144
" "	2	R	69	94	1	164	237
" "	3	R	67	49	2	118	233
" " ...A-J	4	R	67	66	3	136	183
" " ...K-Z	4	R	72	63	1	136	192
" "	5	R	57	96		153	220
" "	6	R	56	81	1	138	194
" "	7	R	82	65		147	234
" "	8	R	57	44		101	143
" "	9	R	47	37	1	85	111
South Gower Township	1	R	131	61		192	233
" "	2	R	50	111		161	200
Oxford Township	1	R	121	60	1	182	182
" "	2	R	53	65		118	143
" " ...A-J	3	R	67	58	2	127	165
" " ...K-Z	3	R	76	49		125	156
" "	4	R	116	50	2	168	219
" "	5	R	84	30	1	115	156
" "	6	R	94	64		158	243
" "	7		165	53		218	282
Totals—Totaux	57	....	4,482	2,820	29	7,331	10,748

Majority for / Majorité pour — Right Honourable Arthur Meighen, 1,662.

KENT Population—1921, 52,139

Cause of vacancy.—Acceptance by Archibald Blake McCoig of an office of emolument under the Crown, January 4, 1922.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Archibald Blake McCoig d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 4 janvier 1922.

Returning officer / Officier rapporteur — John A. Walker, Chatham, Ont.

Writ dated, Jan. 5, 1922.
Bref émis le 5 janv. 1922.

Nomination — January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable James Murdock.

LANARK Population—1921, 32,993.

Cause of vacancy.—Death of Honourable John Alexander Stewart, October 7, 1922.
Cause de la vacance.—Décès de l'honorable John Alexander Stewart, le 7 octobre 1922.

Returning officer / Officier rapporteur } Christopher M. Forbes, Perth, Ont.

Nomination { November 20, 1922. / le 20 novembre 1922.

Writ dated, Oct. 27, 1922.
Bref émis le 27 oct. 1922.

Election { December 4, 1922. / le 4 décembre 1922.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	David Findlay.	Richard Franklin Preston.			
Bathurst	1	R	89	69		158	399
"	1A	R	95	50	1	146	
"	2	R	37	116	1	154	203
"	3	R	110	77		187	237
"	4	R	75	141	1	217	306
Beckwith	1	R	39	135		174	194
"	2	R	29	70		99	134
"	3	R	60	55		115	364
"	3A	R	106	58		164	
"	4	R	4	48		52	60
Burgess North (Nord)	1	R	105	14	1	120	347
" "	1A	R	74	36		110	
" "	2	R	18	15		33	46
Dalhousie & N. Sherbrooke	1	R	49	32		81	114
" "	2	R	118	48	1	167	240
" "	3	R	149	24	1	174	249
" "	4	R	66	15		81	151
Darling	1	R	28	15		43	75
"	2	R	35	35		70	139
Drummond	1	R	60	59		119	330
"	1A	R	52	55		107	
"	2	R	46	91		137	192
"	3	R	64	60		124	361
"	3A	R	77	61		138	
"	4	R	44	96		140	166
Elmsley North (Nord)	1	R	26	60		86	381
" "	1A	R	34	63		97	
" "	2	R	52	75		127	171
Lanark Township	1	R	93	52		145	189
" "	2	R	133	41		174	292
" "	3	R	61	67		128	164
" "	4	R	38	35		73	94
Lavant	1	R	52	47		99	128
"	2	R	25	27		52	87
Montague	1	R	62	77		139	151
"	2	R	8	108		116	155
"	3	R	73	89		162	197
"	4	R	64	86		150	192
"	5	R	77	134		211	300
Pakenham	1	R	40	88	1	129	179
"	2	R	52	48		100	148
"	3	R	65	141		206	411
"	3A	R	53	82	1	136	
"	4	R	73	51		124	145
Ramsay	1	R	81	93		174	225
"	2	R	86	109	5	200	254
"	3	R	48	72	1	121	308
"	3A	R	62	68	1	131	
"	4	R	72	67		139	233
Sherbrooke South	1	R	46	138		184	282
" "	2	R	53	54		107	175
Lanark Village	1	R	114	58	2	174	430
" "	1A	R	145	42		187	

LANARK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour David Findlay.	Richard Franklin Preston.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Almonte	1	R	89	148	1	238	319
"	2	R	38	186	....	224	306
"	3	R	111	116	....	227	413
"	3A	R	94	36	....	130	
"	4	R	49	78	2	128	180
"	5	R	80	94	1	175	434
"	5A	R	77	91	....	168	
Carleton Place	1	U	80	139	....	219	289
"	1A	U	87	123	....	210	264
"	2	U	105	86	....	191	226
"	2A	U	128	76	....	204	251
"	3	U	107	156	....	263	326
"	4	U	90	139	....	229	270
"	4A	U	109	132	....	241	281
"	5	U	52	125	....	177	202
"	5A	U	49	135	....	184	230
"	6	U	44	127	2	173	204
"	6A	U	49	79	....	128	163
Perth	1	U	89	77	....	166	239
"	1A	U	97	74	....	171	227
"	1B	U	86	59	....	145	189
"	2	U	110	75	....	185	225
"	2A	U	103	79	....	182	240
"	3	U	99	133	....	232	312
"	4	U	52	73	....	125	193
"	4A	U	50	68	....	118	173
"	5	U	49	118	....	167	233
"	5A	U	66	91	....	157	236
"	6	U	87	130	....	217	303
"	6A	U	91	115	1	207	301
Smiths Falls	1	U	69	87	....	156	207
"	1A	U	51	89	1	141	197
"	2	U	73	81	1	155	222
"	2A	U	52	95	....	147	202
"	3	U	93	123	....	216	298
"	3A	U	79	89	....	168	247
"	4	U	84	88	....	172	293
"	5	U	84	78	....	162	262
"	5A	U	83	86	....	169	268
"	6	U	62	98	....	160	220
"	6A	U	49	88	....	137	185
"	7	U	49	67	....	116	177
"	7A	U	48	63	....	111	166
"	8	U	43	75	....	118	180
"	8A	U	50	66	....	116	156
"	9	U	53	71	....	124	181
"	9A	U	60	73	....	133	199
"	10	U	42	92	....	134	196
"	10A	U	34	111	....	145	202
" —Advance / —Provisoire	....	....	56	172	....	228	....
Totals—Totaux	103	....	7,048	8,497	26	15,571	20,885

Majority for / Majorité pour **Richard Franklin Preston, 1,449.**

RUSSELL Population—1921, 43,413.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable Charles Murphy of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Charles Murphy d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre, 1921.

Returning officer / Officier rapporteur } John A. Gamble, Russell, Ont.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation :—Honourable Charles Murphy.

YORK, NORTH RIDING—DIVISION NORD Population—1921, 23,136.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable William Lyon Mackenzie King of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable William Lyon Mackenzie King d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur } John Gordon Gillanders, Aurora, Ont.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis, le 30 déc. 1921.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable William Lyon Mackenzie King.

John Alexander Macdonald Armstrong was duly nominated but withdrew on January 20, 1922.
John Alexander Macdonald Armstrong a été régulièrement mis en candidature mais il s'est retiré le 20 janvier 1922.

PROVINCE OF QUEBEC—PROVINCE DE QUÉBEC

ARGENTEUIL Population—1921, 17,165.

Cause of vacancy.—Death of Peter Robert McGibbon, December 18, 1921.
Cause de la vacance.—Décès de Peter Robert McGibbon, le 18 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur } Gaëtan Valois, Lachute, Que.

Writ dated, Feb. 13, 1922.
Bref émis, le 13 fév. 1922.

Nomination { February 28, 1922. / le 28 février 1922.

Acclamation:—Honourable Charles Stewart.

BEAUCE Population—1921, 53,841.

Cause of vacancy.—Acceptance by Honourable Henri Sévérin Béland of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Henri Sévérin Béland d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur } F. G. Fortier, Beauceville, Que.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable Henri Sévérin Béland.

CHÂTEAUGUAY-HUNTINGDON Population—1921, 26,731.

Cause of vacancy.—Acceptance by Honourable James Alexander Robb of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable James Alexander Robb d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur } J. Edmour McGowan, Ste. Martine, Que.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable James Alexander Robb.

JACQUES-CARTIER Population—1921, 89,297.

Cause of vacancy.—Death of David Arthur Lafortune, October 19, 1922.
Cause de la vacance.—Décès de David Arthur Lafortune, le 19 octobre 1922.

Returning officer / Officier rapporteur — Joseph Edmond Gagnon, Lachine, Que.

Writ dated, Oct. 27, 1922.
Bref émis le 27 oct. 1922.

Nomination — November 20, 1922. / le 20 novembre 1922.

Acclamation:—Joseph Théodule Rhéaume.

KAMOURASKA Population—1921, 22,014.

Cause of vacancy.—Acceptance by Charles Adolphe Stein of an office of emolument under the Crown, May 5, 1922.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Charles Adolphe Stein d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 5 mai 1922.

Returning officer / Officier rapporteur — Paul Etienne Dessaint, St. Pascal, Que.

Writ dated, May 5, 1922.
Bref émis le 5 mai, 1922.

Nomination — May 15, 1922. / le 15 mai 1922.

Acclamation:—Georges (Joseph) Bouchard.

LAURIER-OUTREMONT Population—1921, 72,047.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable Sir Lomer Gouin of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Sir Lomer Gouin d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur — Dr. L. Joseph Lemieux, Montreal, Que.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination — January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable Sir Lomer Gouin.

MEGANTIC Population—1921, 33,633.

Cause of vacancy.—Acceptance by Lucien Turcotte Pacaud of an office of emolument under the Crown, October 26, 1922.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Lucien Turcotte Pacaud d'une charge rétribuée sous la Couronne le 26 octobre 1922.

Returning officer / Officier rapporteur — Allyre Roberge, Inverness, Que.

Writ dated, Oct. 27, 1922.
Bref émis le 27 oct. 1922.

Nomination — November 20, 1922. / le 20 novembre 1922.

Acclamation:—Eusèbe Roberge.

QUEBEC EAST—(EST) Population—1921, 38,330.

Cause of vacancy.—Acceptance by Honourable Ernest Lapointe of an office of emolument under the Crown, January 3, 1922.

Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Ernest Lapointe d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 3 janvier 1922.

Returning officer / Officier rapporteur } Amédée Robitaille, Quebec, Que.

Writ dated, Jan. 3, 1922.
Bref émis le 3 janv. 1922.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable Ernest Lapointe.

ST. JOHNS AND (ST-JEAN ET) IBERVILLE Population—1921, 23,518.

Cause of vacancy.—Acceptance by Marie Joseph Demers of an office of emolument under the Crown, July 22, 1922.

Cause de la vacance.—L'acceptation par Marie Joseph Demers d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 22 juillet 1922.

Returning officer / Officier rapporteur } André Régnier, St-Jean, Que.

Nomination { August 17, 1922. / le 17 août 1922.

Writ dated, August 2, 1922.
Bref émis le 2 août 1922.

Election { August 31, 1922. / le 31 août 1922.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Aldéric Joseph Benoit.	Stanislas Poulin.			
St-Jean (Cité)..............A-F	1	U	41	82	3	126	183
" " ....H-Z	1	U	43	64	1	108	167
" "	2	U	39	50	2	91	109
" " ....A-K	3	U	31	82	1	114	141
" " ....L-Z	3	U	54	76	....	130	158
" "	4	U	78	111	2	191	261
" "	5	U	86	80	2	168	257
" "	6	U	85	83	....	168	263
" " ....A-K	7	U	79	77	....	156	216
" " ....L-Z	7	U	86	82	2	170	227
" "	8	U	61	96	5	162	206
" "	9	U	84	93	....	177	221
" "	10	U	56	112	2	170	235
" "	11	U	63	134	....	197	246
" "	12	U	63	114	....	177	246
" " ....A-G	13	U	52	91	1	144	185
" " ....H-Z	13	U	35	80	....	115	181
" "	14	U	78	102	....	180	230
Iberville..........................	15	U	127	15	1	143	204
"	16	U	170	15	4	189	247
"	17	U	120	10	2	132	171
"	18	U	153	16	1	170	188
"	19	U	203	16	....	219	234
Ste. Marguerite de Blairfindie..	20	R	130	29	....	159	222
" ...	21	R	131	74	4	209	221
St-Luc..........................	22	R	107	4	....	111	135
"	23	R	80	38	....	118	162
St-Jean l'Evangéliste...........	24	R	81	81	....	162	214
"	25	R	100	51	....	151	151
St-Blaise.........................	26	R	73	14	....	87	135
"	27	R	100	33	....	133	138
"	28	R	100	6	1	107	135

ST. JOHN AND (ST-JEAN ET) IBERVILLE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: Aldéric Joseph Benoit.	Stanislas Poulin.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
St-Paul de l'Ile-aux-Noix......	29	R	141	87	3	231	292
St-Valentin....................	30	R	103	115	3	231	252
Lacolle........................	31	R	52	54	....	106	187
"	32	R	39	44	....	83	179
Notre-Dame du Mont-Carmel..	33	R	35	25	....	60	117
" " ..	34	R	59	41	1	101	155
" " ..	35	R	28	17	....	45	81
St-Bernard de Lacolle..........	36	R	35	26	....	61	117
"	37	R	61	17	....	78	80
"	38	R	56	10	....	66	150
"	39	R	37	3	....	40	147
St-Grégoire-Le-Grand..........	40	R	206	6	2	214	214
"	41	R	158	1	1	160	178
"	42	R	128	1	1	130	145
St-Alexandre Village...........	43	R	97	49	2	148	164
" Parish (Paroisse).	44	R	147	46	....	193	228
" " ..	45	R	168	34	....	202	268
St-Sébastien....................	46	R	112	67	1	180	192
"	47	R	54	72	....	126	141
"	48	R	91	24	....	115	132
St-Georges d'Henryville.......	49	R	77	87	3	167	206
" "	50	R	72	67	1	140	158
" "	51	R	51	57	1	109	122
Sabrevois.......................	52	R	178	56	3	237	283
St-Athanase....................	53	R	108	6	1	115	148
"	54	R	162	7	....	169	199
Ste-Brigide.....................	55	R	134	25	....	159	207
"	56	R	128	19	....	147	188
"	57	R	123	4	1	128	170
Totals—Totaux........	61	....	5,629	3,078	58	8,765	11,388

Majority for / Majorité pour } **Aldéric Joseph Benoit, 2,551.**

THREE RIVERS AND (TROIS-RIVIÈRES ET) ST. MAURICE Population—1921, 50,845.

Cause of vacancy.—Acceptance by Honourable Jacques Bureau of an office of emolument under the Crown, January 3, 1922.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Jacques Bureau d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 3 janvier 1922.

Returning officer / Officier rapporteur } Fortunat Fournier, Trois-Rivières, Que.

Writ dated, Jan. 3, 1922.
Bref émis le 3 janv. 1922.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable Jacques Bureau.

VAUDREUIL-SOULANGES Population—1921, 21,620.

Cause of vacancy.—Gustave Boyer summoned to the Senate, March 11, 1922.
Cause de la vacance.—Gustave Boyer appelé au Sénat, le 11 mars 1922.

Returning officer / Officier rapporteur — Adrien Rouleau, Côteau Landing, Que.

Writ dated, Mar. 14, 1922.
Bref émis le 14 mars 1922.

Nomination — March 21, 1922. / le 21 mars 1922.

Acclamation:—Joseph Rodolphe Ouimet.

PROVINCE OF NOVA SCOTIA
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

CAPE BRETON NORTH AND (NORD ET) VICTORIA Population—1921, 31,325

Cause of vacancy.—Acceptance by Honourable Daniel Duncan MacKenzie of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Daniel Duncan MacKenzie d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur — M. E. McKay, Baddeck, N.S.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination — January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable Daniel Duncan MacKenzie.

HALIFAX Population—1921, 97,228.

Cause of vacancy.—Death of Edward Blackadder, October 22, 1922.
Cause de la vacance.—Décès de Edward Blackadder, le 22 octobre 1922.

Returning officer / Officier rapporteur — James Hall, Halifax, N.S.

Nomination — November 20, 1922 / le 20 novembre 1922.

Writ dated, Oct. 27, 1922.
Bref émis le 27 oct. 1922.

Election — December 4, 1922. / le 4 décembre 1922.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Emmett Finn.	James Joseph O'Connell.	John Joseph Power.			
Halifax City (Cité)........A-G	1A	U	39	14	13	....	66	261
" ......H-O	....	U	34	14	25	....	73	305
" ....P-Z	....	U	22	8	18	1	49	215
" ......A-K	1B	U	41	3	29	2	75	358
" ....L-Z	....	U	60	15	27	1	103	425
" ......A-G	1C	U	37	4	26	....	67	243
" ......H-O	....	U	67	1	19	....	87	277
" ....P-Z	....	U	37	1	17	1	56	187
" ....A-G	1D	U	49	6	16	3	74	253
" ......H-O	....	U	52	4	17	1	74	280
" ....P-Z	....	U	31	2	28	1	62	232
" ....A-G	1E	U	59	4	38	....	101	409
" ....H-O	....	U	60	2	32	....	94	373
" ....P-Z	....	U	38	5	15	1	59	268
"	1F	U	35	10	30	4	79	344
" ....A-G	2A	U	57	8	20	....	85	383
" ......H-O	....	U	39	16	18	1	74	323
" ....P-Z	....	U	25	7	18	1	51	237

HALIFAX—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: Robert Emmett Finn.	James Joseph O'Connell.	John Joseph Power.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Halifax City (Cité).......A-G	2B	U	35	13	19	....	67	279
" ....H-O	....	U	46	16	23	....	85	387
" ....P-Z	....	U	29	4	20	....	53	202
" ....A-G	2C	U	74	8	48	1	131	314
" ....H-O	....	U	68	13	45	....	126	395
" ....P-Z	....	U	36	3	45	....	84	319
" ....A-K	2D	U	30	12	16	....	58	242
" ....L-Z	....	U	23	21	16	5	65	299
" ....A-G	2E	U	49	11	20	....	80	271
" ....H-O	....	U	49	10	8	4	71	259
" ....P-Z	....	U	31	2	9	2	44	186
" ....A-C	2F	U	52	1	50	2	105	341
" ....F-J	....	U	41	3	50	....	94	302
" ....K-M	....	U	45	4	71	1	121	395
" ....N-R	....	U	21	3	17	....	41	181
" ....S-Z	....	U	36	3	40	....	79	287
" ....A-K	2G	U	37	18	15	1	71	212
" ....L-Z	....	U	51	15	21	2	89	158
" ....A-K	2H	U	38	5	18	....	61	282
" ....L-Z	....	U	35	18	25	2	80	175
" ....A-G	3A	U	25	2	24	....	51	281
" ....H-O	....	U	25	5	19	....	49	295
" ....P-Z	....	U	42	7	13	....	62	262
" ....A-G	3B	U	33	17	20	....	70	324
" ....H-O	....	U	47	13	12	....	72	312
" ....P-Z	....	U	38	13	18	1	70	250
" ....A-C	3C	U	57	13	47	....	117	381
" ....D-G	....	U	42	5	36	1	84	313
" ....H-K	....	U	52	14	20	1	87	278
" ....L-M	....	U	46	19	45	2	112	396
" ....N-R	....	U	24	13	12	3	52	246
" ....S-Z	....	U	42	12	37	....	91	380
" ....A-G	4A	U	41	16	8	....	65	279
" ....H-O	....	U	50	10	12	2	74	325
" ....P-Z	....	U	34	6	12	1	53	204
" ....A-K	4B	U	26	16	33	3	78	245
" ....L-Z	....	U	39	14	30	1	84	250
" ....A-C	4C	U	55	20	37	5	117	425
" ....D-G	....	U	51	14	41	....	106	303
" ....H-K	....	U	38	21	29	1	89	341
" ....L-M	....	U	61	16	51	2	130	353
" ....N-R	....	U	38	31	11	1	81	207
" ....S-Z	....	U	45	23	35	2	105	336
" ....A-K	4D	U	58	12	14	1	85	276
" ....L-Z	....	U	55	9	22	....	86	286
" ....A-K	4E	U	17	17	14	1	49	203
" ....L-Z	....	U	19	6	16	1	42	187
" ....A-K	5A	U	73	18	18	....	109	331
" ....L-Z	....	U	74	10	20	1	105	353
" ....A-K	5B	U	27	17	22	....	66	195
" ....L-Z	....	U	40	18	22	....	80	248
"	5C	U	60	22	26	5	113	345
" ....A-K	5D	U	60	16	21	2	99	267
" ....L-Z	....	U	48	13	19	1	81	263
" ....A-K	5E	U	62	21	26	1	110	322
" ....L-Z	....	U	51	12	30	1	94	320
" ....A-G	5F	U	46	19	27	....	92	308
" ....H-O	....	U	53	17	18	4	92	303
" ....P-Z	....	U	43	14	14	4	75	231
" ....A-K	5G	U	50	15	49	1	115	256
" ....H-O	....	U	38	9	51	....	98	371
" ....P-Z	....	U	26	11	30	....	67	236
"	5H	U	28	11	47	4	90	288

HALIFAX—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: Robert Emmett Finn.	James Joseph O'Connell.	John Joseph Power.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Halifax City (Cité)......A-K	5I	U	48	18	22	....	88	285
" ....L-Z	....	U	37	12	34	....	83	260
" ......A-K	5J	U	34	2	34	1	71	237
" ....L-Z	....	U	46	10	37	....	93	262
" ......A-K	6A	U	52	15	28	....	95	341
" ....L-Z	....	U	52	16	25	1	94	402
" ....A-E	6B	U	34	14	21	....	69	284
" ....F-K	....	U	38	17	35	....	90	312
" ....L-P	....	U	50	21	41	....	112	334
" ....Q-Z	....	U	39	11	35	....	85	276
" ....A-F	6C	U	30	15	38	1	84	353
" ....G-L	....	U	28	13	35	3	79	329
" ....M-P	....	U	38	29	17	1	85	318
" ....Q-Z	....	U	36	16	23	3	78	299
" ......A-K	6D	U	33	14	16	2	65	221
" ....L-Z	....	U	26	14	7	....	47	216
"	6E	U	19	19	30	....	68	301
" ....A-C	6F	U	39	22	13	2	76	332
" ....D-J	....	U	72	20	29	1	122	412
" ......K-M	....	U	53	31	19	5	108	345
" ....N-S	....	U	46	20	13	1	80	278
" ....T-Z	....	U	20	12	12	....	44	171
"	6G	U	44	14	8	1	67	284
Dartmouth, Town (Ville)..A-B	31A	U	36	20	14	....	70	278
" .C-D	....	U	39	29	19	2	89	323
" .E-H	....	U	53	26	28	1	108	415
" ..I-L	....	U	17	8	9	1	35	194
" .M-N	....	U	54	28	25	....	107	442
" .O-R	....	U	38	11	11	2	62	208
" ..S-T	....	U	41	25	20	2	88	307
" ..U-Z	....	U	33	7	11	....	51	225
" .A-G	31B	U	57	12	26	....	95	340
" .H-O	....	U	40	17	24	....	81	307
" ..P-Z	....	U	32	11	21	1	65	218
" ..A-B	31C	U	47	39	14	....	100	372
" C	....	U	38	25	16	1	80	246
" .D-F	....	U	53	42	16	....	111	350
" .G-H	....	U	51	40	23	3	117	362
" ..I-L	....	U	52	30	11	1	94	311
" ....M	....	U	23	52	20	6	101	387
" .N-R	....	U	54	25	14	1	94	319
" ..S-T	....	U	41	33	20	2	96	340
" ..U-Z	....	U	42	26	10	10	88	273
Halifax County (Comté).......	7A	R	57	5	14	....	76	233
"	7B	R	34	2	46	....	82	192
"	8	R	62	7	14	....	83	203
"	9	R	65	....	23	....	88	192
"	10	R	55	33	50	2	140	231
" ..A-K	11	R	55	....	16	....	71	278
" ...L-Z	....	R	33	....	10	....	43	177
" ..A-H	12	R	53	1	20	....	74	324
" ....I-Z	....	R	21	1	5	1	28	136
"	13	R	35	1	9	2	47	247
" ...A-E	14	R	75	15	39	....	129	324
" ...F-L	....	R	69	17	33	1	120	404
" ...M-P	....	R	68	8	27	....	103	317
" ...Q-Z	....	R	85	13	22	1	121	281
" ..A-G	15	R	67	23	37	....	127	333
" ..H-M	....	R	59	13	18	....	90	235
" ..N-Z	....	R	41	6	19	....	66	255
" ...A-L	16	R	35	....	27	2	64	326
" ..M-Z	....	R	23	....	28	1	52	326

HALIFAX—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Emmett Finn.	James Joseph O'Connell.	John Joseph Power.			
Halifax County (Comté)......	17A	R	31	11	19	....	61	196
" ..A-K	17B	R	49	7	21	1	78	209
" ...L-Z	....	R	55	12	16	2	85	220
" ...A-L	18	R	24	5	22	1	52	179
" ..M-Z	....	R	31	3	54	....	88	424
" ...A-J	19	R	14	....	8	....	22	175
" ..K-Z	....	R	17	2	11	....	30	167
"	20	R	28	3	19	1	51	227
" ..A-K	21	R	27	....	37	....	64	225
" ...L-Z	....	R	38	....	29	2	69	464
"	21A	R	14	7	1	....	22	102
" ..A-K	22	R	56	1	23	....	80	349
" ...L-Z	....	R	36	2	16	....	54	205
"	23	R	115	16	49	4	184	263
" ...A-L	24	R	24	5	13	2	44	160
" ..M-Z	....	R	75	13	38	....	126	505
" ...A-L	25A	R	57	....	34	....	91	289
" ..M-Z	....	R	38	4	26	....	68	275
"	25B	R	23	....	25	....	48	115
"	26A	R	33	....	13	....	46	265
" ..A-K	26B	R	46	1	5	....	52	257
" ...L-Z	....	R	27	1	7	1	36	214
" ...A-L	27A	R	25	3	14	....	42	140
" ..M-Z	....	R	33	2	32	....	67	220
" ..A-K	27B	R	31	2	45	....	78	325
" ...L-Z	....	R	38	3	80	3	124	311
" ...A-J	28A	R	90	4	35	....	129	365
" ..K-Z	....	R	104	3	73	1	181	181
"	28B	R	38	6	30	....	74	124
"	29	R	62	2	44	....	108	204
"	30	R	18	2	3	2	25	262
"	31D	R	41	4	7	2	54	256
"	31E	R	64	4	39	....	107	299
" ...A-E	31F	R	64	31	34	5	134	333
" ...F-L	....	R	54	22	17	1	94	266
" ..M-P	....	R	71	35	26	....	132	295
" ...Q-Z	....	R	42	17	15	4	78	185
" ..A-K	31G	R	37	52	15	....	104	309
" ...L-Z	....	R	33	58	11	2	104	290
" ..A-K	32A	R	34	13	18	1	66	275
" ...L-Z	....	R	18	12	31	1	62	152
"	32B	R	69	1	16	1	87	309
" ..A-K	33	R	54	19	34	3	110	383
" ...L-Z	....	R	61	20	30	....	111	352
" ..A-K	34	R	42	17	46	....	105	453 (for both divisions of 34)
" ...L-Z	....	R	54	19	14	1	88	
"	35	R	37	3	20	....	60	141
" ..A-K	36	R	65	8	10	....	83	295
" ...L-Z	....	R	57	3	11	1	72	267
" ..A-K	37	R	57	3	15	1	76	212
" ...L-Z	....	R	70	2	22	1	95	255
"	37A	R	31	1	12	1	45	128
"	38	R	50	4	23	....	77	296
"	39	R	30	1	16	....	47	109
Halifax Advance Poll (Bureau provisoire)...................	....	....	2	....	1	....	3	....
Totals—Totaux........	180	....	8,668	2,409	4,796	200	16,073	54,994

Majority for / Majorité pour **Robert Emmett Finn**, over (sur) **John Joseph Power, 3,872.** / **James Joseph O'Connell, 6,259.**

SHELBURNE AND (ET) QUEEN'S Population—1921, 23,435.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable William Stevens Fielding of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.

Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable William Stevens Fielding d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur } L. W. Drew, Liverpool, N.S.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable William Stevens Fielding.

PROVINCE OF NEW BRUNSWICK
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

GLOUCESTER Population—1921, 38,684.

Cause of vacancy.—Acceptance by Onésiphore Turgeon of an office of emolument under the Crown, October 26, 1922.

Cause de la vacance.—L'acceptation par Onésiphore Turgeon d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 26 octobre 1922.

Returning officer / Officier rapporteur } Arthur J. Meahan, Bathurst, N.B.

Writ dated, Oct. 27, 1922.
Bref émis le 27 oct. 1922.

Nomination { November 20, 1922. / le 20 novembre 1922.

Acclamation:—John G. Robichaud.

WESTMORELAND Population—1921, 53,387.

Cause of vacancy.—Acceptance by Honourable Arthur Bliss Copp of an office of emolument under the Crown, December 29, 1921.

Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Arthur Bliss Copp d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 29 décembre 1921.

Returning officer / Officier rapporteur } I. Newton Killam, Dorchester, N.B.

Writ dated, Dec. 30, 1921.
Bref émis le 30 déc. 1921.

Nomination { January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable Arthur Bliss Copp.

PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA
PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

KOOTENAY EAST (EST) Population—1921, 19,137

Cause of vacancy.—Acceptance by Robert Ethelbert Beattie of an office of emolument under the Crown, February 8, 1922.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Robert Ethelbert Beattie d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 8 février 1922.

Returning officer / Officier rapporteur: Ira James Brown, Fernie, B.C.
Nomination: February 28, 1922. / le 28 février 1922.
Writ dated, Feb. 10, 1922.
Bref émis le 10 fév. 1922.
Election: March 14, 1922. / le 14 mars 1922.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour Thomas Harold Bronsdon.	Hon. James Horace King.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Field	1	R	27	89	1	117	160
Golden	2	R	19	113	2	134	238
" Station	2	R	24	97	2	123	235
Moberly	3	R	11	12	....	23	31
Ford	4	R	1	16	....	17	28
Donald	5	R	19	20	....	39	66
Beavermouth	6	R	4	8	....	12	25
Six Mile Creek	7	R	3	5	1	9	15
Parson	8	R	2	22	....	24	39
McMurdo	9	R	4	18	....	22	42
Galena	10	R	12	8	....	20	46
Brisco	11	R	17	13	....	30	51
Castledale	12	R	18	14	....	32	49
Edgewater	13	R	2	5	....	7	7
Radium Hot Springs	14	R	2	40	....	42	60
Athalmer	15	R	11	46	....	57	81
Wilmer	16	R	16	60	....	76	112
Invermere	17	R	16	75	1	92	113
Windermere	18	R	6	19	....	25	64
Fairmont Hot Springs	19	R	....	7	....	7	8
Canal Flats	20	R	....	8	....	8	11
Wasa	21	R	13	19	1	33	33
Fort Steele	22	R	23	75	1	99	131
Mayook	23	R	1	7	....	8	17
Wardner	24	R	25	42	....	67	78
Waldo	25	R	63	63	1	127	208
Newgate	26	R	1	21	....	22	25
Wattsburg	27	R	20	34	....	54	54
Moyie	28	R	15	32	1	48	62
Yahk	29	R	26	83	1	110	110
Kingsgate	30	R	11	24	....	35	36
Meadow	31	R	2	31	....	33	100
Cranbrook 1	32	U	99	118	....	217	333
" 2	....	U	51	95	....	146	214
" 3	....	U	90	126	2	218	308
" 4	....	U	79	106	2	187	290
" 5	....	U	59	82	1	142	210
" 6	....	U	91	106	1	198	299
Wycliffe	33	R	17	60	1	78	111
Marysville	34	R	12	23	2	37	47
Kimberly	35	R	71	109	1	181	223
Sullivan Mine	36	R	33	44	....	77	99
Ta Ta Creek	37	R	2	11	....	13	20
Skookumchuck	38	R	16	23	1	40	69
Flagstone	39	R	8	13	....	21	28
Fernie 1	40	U	84	98	....	182	295
" 2	....	U	95	128	1	224	330
" 3	....	U	81	111	1	193	297
" 4	....	U	78	102	....	....	285
" 5	....	U	53	58	2	182	189

KOOTENAY EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Harold Bronsdon.	Hon. James Horace King.			
West Fernie	41	R	108	47	4	159	195
Baynes Lake	42	R	10	49	....	59	73
Jaffray	43	R	10	31	....	41	69
Bull River	44	R	12	72	1	85	138
Elk Prairie	46	R	7	17	....	24	33
Caithness	47	R	16	7	....	23	41
Hosmer	48	R	1	13	....	14	31
Morrissey Mines	49	R	....	7	....	7	10
Elko	50	R	9	51	1	61	111
McGuire	51	R	8	28	2	38	57
New Michel	52	R	52	86	....	138	201
Michel	53	R	99	86	....	185	343
Crows Nest	54	R	12	17	....	29	40
Coal Creek	55	R	91	41	....	133	177
Corbin	56	R	7	111	....	118	117
Galloway	57	R	4	8	....	12	19
Advance Poll—							
Field	1	....	....	9	....	9	....
Golden	2	....	....	....	....	....	....
Cranbrook	3	....	64	4	....	68	....
Totals—Totaux	68	....	1,943	3,223	35	5,201	14,634

Majority for / Majorité pour — **Honourable James Horace King, 1,280.**

PROVINCE OF SASKATCHEWAN
PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN

REGINA Population—1921, 49,977.

Cause of vacancy.—Acceptance by Honourable William Richard Motherwell of an office of emolument under the Crown, January 3, 1922.

Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable William Richard Motherwell d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 3 janvier 1922.

Returning officer / Officier rapporteur — Thomas Brown Patton, Regina, Sask.

Writ dated, Jan. 3, 1922.
Bref émis le 3 janvier 1922.

Nomination — January 19, 1922. / le 19 janvier 1922.

Acclamation:—Honourable William Richard Motherwell.



LA

CONFÉRENCE DE GÊNES

EN VUE DE

LA RECONSTRUCTION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DE L'EUROPE

Du 10 avril au 19 mai 1922

Rapport conjoint des délégués canadiens:

SIR CHARLES GORDON, G.B.E., *et le* PROFESSEUR ÉDOUARD MONTPETIT, C.R., LL.D., M.S.R.C.

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

MONTRÉAL, le 10 octobre 1922.

Au Très honorable W. L. Mackenzie King, C.M.G., LLD., M.P., Premier ministre.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de soumettre le rapport suivant sur la Conférence de Gênes tenue du 10 avril au 19 mai, à laquelle nous avons assisté à titre de délégués du Dominion canadien.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

CHARLES GORDON,

ÉDOUARD MONTPETIT.

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES

PARTIE I

CONFÉRENCE DE GÊNES

La situation avant la guerre.

Avant d'apprécier le travail de la Conférence de Gênes et les rapports et résolutions qu'on y a adoptés il peut être utile, pour se bien rendre compte de la situation qui existait en Europe et dans le monde et qui a été cause de la conférence, de jeter un coup d'œil sur les circonstances financières et économiques auxquelles la conférence avait à faire face.

En général, la politique de presque chaque pays d'Europe, et à vrai dire du monde entier, pendant les cent ans qui ont précédé la guerre, avait été de se développer selon de bons principes économiques, s'efforçant surtout de mettre en valeur les ressources naturelles du pays et d'établir les industries nécessaires à leur développement.

Ce sont sans doute là de bons principes à suivre, au point de vue économique, mais ils ont graduellement amené entre les différents pays une interdépendance dont on pouvait difficilement se rendre compte et qu'on a peu comprise avant la guerre. Il était si facile pour chaque pays de se procurer à l'étranger les articles qu'il ne produisait pas qu'on comprenait peu ce que pourrait signifier la privation des fournitures dont on avait besoin. Dans certains pays, ce sont les aliments qui ont manqué, dans d'autres ce sont les vêtements, le charbon, le coton, la laine, le fer, etc. Presque tous les grands pays industriels ont constaté qu'il leur fallait se pourvoir de matière brute dans d'autres pays pour utiliser à leur pleine capacité les grands établissements manufacturiers et la main-d'œuvre expérimentée créés par un siècle de progrès industriel sans précédent. Lorsque la guerre s'est déclarée en 1914, le système industriel et économique s'équilibrait tellement bien qu'on sentait à peine les difficultés du change et du crédit. Chaque pays savait ce qu'il lui fallait exporter pour payer ses dettes et, lorsqu'il avait besoin d'emprunter, combien il pouvait le faire sans nuire à son crédit. Alors le change était ferme.

Conséquences économiques de la guerre.

Mais la guerre est survenue, détruisant une grande partie de la richesse accumulée depuis des siècles, et les suites du conflit ont prouvé que ces biens ne pouvaient se refaire que par un retour progressif aux conditions normales et qu'il n'y avait pas moyen de rappeler soudainement à l'existence ou de remplacer en un clin d'œil les biens détruits. Jamais dans l'histoire du monde il n'y avait eu de soulèvements ni une destruction de capital et de ressources comme il s'en est produit pendant la grande guerre. Et ce qu'on avait mis des siècles à construire a été pour ainsi dire balayé dans une nuit. Bien des gens ne se rendaient pas compte de l'étendue du désastre. Ils invoquaient l'expérience des guerres antérieures et la rapidité avec laquelle la situation s'était normalisée. Beaucoup croyaient, surtout ceux qui étaient éloignés du théâtre de la guerre, que tout se réparerait vite.

La période de reconstruction.

La signature de l'armistice, le 11 novembre 1918, a été suivie du traité de Versailles, et l'on supposait que cet événement inaugurerait une période de reconstruction et d'efforts véritables pour réparer les dégâts de la guerre. Les gouvernements ont préparé des plans considérables à cette fin, mais malheureusement ces projets grandioses,

au lieu d'aboutir à un retour ordonné vers l'amélioration et la reconstruction dont on avait besoin, ont produit en Europe et ailleurs, la situation la plus artificielle et la plus désastreuse que l'on ait encore vue.

Pratiquement tous les pays du monde—qu'ils aient pris part à la guerre ou non—sont entrés dans une période d'extravagance et ont eu à faire face aux difficultés ouvrières, à l'inflation monétaire, à l'élévation des prix, aux profits artificiels, aux dépenses exagérées, et par suite à la dépression, à la déflation, au mécontentement et, dans bien des pays, à la banqueroute nationale.

La situation politique.

La situation politique causée par les conditions industrielles susmentionnées donnait beaucoup d'inquiétude à ceux qui étaient responsables du gouvernement dans presque tous les pays du monde; et bien des Etats, à part la France, avaient une région dévastée par suite de la guerre. La région dévastée de la Grande-Bretagne était ses districts manufacturiers avec leurs cheminées sans fumée et quelque 2,000,000 de chômeurs vivant au jour le jour et grâce aux aumônes. Même les Etats-Unis, que bien des gens considèrent comme capables de se suffire à eux-mêmes et intéressés de très loin aux affaires d'Europe, ont traversé une mauvaise période commerciale, et notre pays, le Canada, a eu d'énormes baisses dans ses importations et ses exportations et un problème de chômage particulier. D'un autre côté, on faisait des expériences sur de nouvelles formes de gouvernement en Russie où un gouvernement communiste, exploitant des idées utopiques, s'efforçait de prouver que l'on pouvait supprimer l'interdépendance de la société et des gouvernements et qu'il était possible d'étendre à tout l'état moderne le simple gouvernement de la commune. Chacun sait quel a été le résultat de ces expériences et l'inextricable chaos dans lequel elles ont jeté tout l'empire de Russie.

La guerre, et les suites que nous avons mentionnées ont par conséquent complètement supprimé les conditions normales et les méthodes d'affaires dans beaucoup d'Etats européens, et chaque pays a appris qu'il existe une telle interdépendance d'intérêts dans le monde, aujourd'hui, qu'on ne peut avancer sérieusement dans le sens des améliorations permanentes tant que les nations qui ont le plus souffert des effets de la guerre ne recevront pas, au point de vue politique, économique et financier, l'aide et les avis qui les remettront sur pied.

Tel était le grand objet de la conférence de Gênes, et il faut admettre que c'était là un louable but, digne d'un grand effort. Il était dans l'intérêt non seulement de l'Europe mais du monde entier que l'on convoque cette grande conférence tenue à Gênes.

LA CONFÉRENCE

On peut dire que la conférence de Gênes a été une grande conférence. On y a attaché une telle importance que non seulement les cinq grandes puissances, Grande-Bretagne, France, Italie, Japon et Belgique, mais tous les pays de l'Europe, à l'exception de la Turquie, y étaient représentés. Elle a été la plus importante conférence universelle tenue depuis l'armistice.

Les trente-quatre puissances représentées à cette conférence l'ont considérée d'une telle conséquence qu'ils y ont envoyé leurs plus grands hommes politiques, diplomates, chefs d'industrie, experts et conseillers. Ces hommes vinrent à Gênes animés du plus sincère désir de résoudre quelques-uns des problèmes qui embarrassaient l'Europe et le monde. Leurs gouvernements leur avaient délégué à cette fin tous les pouvoirs nécessaires.

Les délégués.

Les puissances participantes étaient représentées par les délégués plénipotentiaires suivants:

A.—Puissances ayant droit à cinq délégués.

BELGIQUE:
M. Theunis,
M. Jaspar,
M. Delacroix,
M. Lepreux.

FRANCE:
M. Louis Barthou,
M. Camille Barrère,
M. Colrat,
M. Jacques Seydoux,
M. Ernest Picard.

JAPON:
Le Baron Hayashi,
Le Vicomte Ishii.
M. Kengo Mori,
M. Moroi,
M. Sato.

GRANDE-BRETAGNE:
Le Très Honorable David Lloyd George,
Le Très Honorable Marquis Curzon de Keddleston,
Le Très Honorable Sir Robert Horne,
Le Très Honorable Sir Laming Worthington-Evans,
Sir Philip Lloyd-Greame.

CANADA:
Sir Charles Blair Gordon,
Le Professeur E. Montpetit.

AUSTRALIE:
Le Très Honorable Sir J. Cook.

AFRIQUE DE SUD:
Le Très Honorable Sir Edgar Walton.

INDE:
M. Dadiba Merwangee Dalal.

ITALIE:
S. Exc. l'Honorable Luigi Facta, avocat,
S. Exc. l'Honorable Docteur Carlo Schanzer,
S. Exc. l'Honorable Docteur Camillo Peano,
S. Exc. l'Honorable Comte Teofilo Rossi, avocat,
S. Exc. l'Honorable Giovanni Battista Bertone, avocat.

ALLEMAGNE:
Le Dr Wirth,
Le Dr Rathenau,
Le Dr Hermes,
M. Schmidt,
Le Dr Havenstein.

RUSSIE:
M. Georges Tchitcherine,
M. Leonide Krassine,
M. Maxime Litvinoff,
M. Adolphe Joffe,
M. Christian Rakowski.

B.—Puissances ayant droit à deux délégués.

ALBANIE:
S. Exc. Mehdi,
Le Bey Fracheri,
Le Dr B. Blinishti.

AUTRICHE:
S. Exc. M. Jean Schober,
S. Exc. M. Alfred Gruenberger,
Le délégué suppléant M. Richard Schueller.

BULGARIE:
S. Exc. M. Alexandre Stambulisky,
S. Exc. M. Marko Tourlakoff.

TCHECO-SLOVAQUIE:
Le Dr Edouard Benes,
Le Dr Stepan Osusky.

DANEMARK:
M. H. A. Bernhoft,
M. Emil Glueckstadt.

ESTHONIE:
S. Exc. M. Georges Westel,
S. Exc. M. Otto Strandman.

FINLANDE:
M. J. H. Vennola,
M. Ch. Enckell.

GRÈCE:
S. Exc. M. D. Gounaris,
S. Exc. M. L. Roufos,
M. J. Mallah.

ISLANDE:
M. Sveinn Bjornsson.

LATAVIE:
M. Z. A. Meierowics,
M. R. Kalings,
Les délégués suppléants MM. Walters et Lasdin.

LITHUANIE:
M. E. Galvanauskas,
M. T. Norus-Naruseviсus.

LUXEMBOURG:
M. Emile Reuter.

NORVÈGE:
M. Johan Ludwig Mowinckel,
M. Johannes Irgens.

HOLLANDE:
Jonkheer Ch. J. M. Ruys De Beerenbrouck,
Jonkheer H. A. van Karnebeek,
Le délégué suppléant M. R. J. H. Patijn.

POLOGNE:
M. Konstantj Skirmunt,
M. Gabrjel Narutowicz.

PORTUGAL:
S. Exc. M. Manuel Teixeira-Gomes,
S. Exc. M. Victorino Maximo de Carvalho Guimaraes.

ROUMANIE:
S. Exc. M. Ion I. C. Bratianu,
S. Exc. M. Constantin Diamandy.

L'ETAT SERBE-CROATE-SLOVÈNE:
S. Exc. M. Momtchilo, Nintchitch,
M. Koumanudi,
Le délégué suppléant M. Krstelj.

ESPAGNE:
S. Exc. Senor Don Venceslao Ramirez, Marquis de Villaurrutia,
S. Exc. Senor Don Pablo De Garnica,
S. Exc. Senor Don Felipe Rodes.

SUÈDE:
S. Exc. M. Branting,
Le Dr Trygger,
Le délégué suppléant, le Dr Unden M. Wallenberg.

SUISSE:
M. Giuseppe Motta,
M. Edmond Schulthess.

HONGRIE:
S. Exc. le Comte E. Bethlen,
S. R. M. J. Teleszky.

Le secrétaire général,

Le Baron C. ROMANO AVEZZANA.

La section britannique.

La section britannique comprenait cinq délégués de la Grande-Bretagne, deux du Canada, un de l'Australie, un de l'Afrique-Sud, un de la Nouvelle-Zélande et un de l'Inde; ces délégués étaient accompagnés d'experts et de conseillers. En tout, la section comprenait près de cent personnes.

La délégation canadienne.

Le gouvernement du Canada décida d'envoyer deux délégués chargés d'agir de concert avec les délégués des autres parties de l'Empire britannique, ou d'adopter une ligne de conduite indépendante, s'ils jugeaient certaines décisions contraires aux intérêts du Canada.

Nous sommes heureux de pouvoir dire que nous avons été l'objet de la plus grande considération de la part de M. Lloyd George et de tous les autres membres de la délégation britannique, et qu'on nous a accordé l'avantage de prendre connaissance de toutes les négociations, même les plus confidentielles.

A toutes les assemblées d'une nature spéciale ou confidentielle, on prenait des notes qui nous étaient immédiatement transmises à titre de renseignements.

Sans doute, le Canada n'est pas vitalement intéressé dans les questions politiques soumises à la conférence, mais il a autant d'intérêt que toute autre grande nation commerciale à la restauration économique de l'Europe.

Le commerce d'exportation du Canada dépend en grande partie de la prospérité de l'Europe. Les dernières statistiques publiées indiquent qu'au point de vue de l'importance commerciale, le Canada est presque à la tête de la liste des trente-quatre nations représentées à Gênes. En réalité, il vient immédiatement après la Grande-Bretagne et la France, c'est-à-dire en troisième lieu, tandis qu'au point de vue de la valeur per capita de son commerce, il occupe la première place.

La délégation canadienne se composait de Sir Charles Gordon et du Professeur Edouard Montpetit, délégués plénipotentiaires, et de MM. A. R. Doble et Gérard Parizeau, leurs secrétaires.

La presse.

Bien qu'une certaine presse ait essayé de répandre l'impression que la conférence de Gênes n'avait qu'une importance problématique, environ huit cents représentants de journaux du monde entier y assistèrent du commencement à la fin. Toutes les agences de nouvelles du monde étaient représentées directement ou indirectement. La meilleure preuve de l'importance que la presse attacha à la Conférence de Gênes, c'est le fait que jamais auparavant elle ne se fit représenter à une conférence par une telle armée de représentants.

Réunions antérieures à la Conférence de Gênes.

Afin de faciliter l'intelligence des procès-verbaux de la conférence et des comptes rendus imprimés qui accompagnent ce rapport il est nécessaire de référer brièvement aux négociations qui y donnèrent lieu.

On a déjà fait allusion à la gravité de la situation politique qui existait par tout le continent européen en raison du chômage et de plusieurs autres causes.

Résolutions de Cannes.

Saisi de la gravité de la situation et de la nécessité immédiate d'assurer la paix et d'amener la cessation des hostilités déclarées ou menaçantes dans l'Europe orientale,

M. Lloyd George présenta au Conseil suprême des Puissances alliées, le 6 janvier 1922, à Cannes, un projet de résolution qui servit de base aux soi-disant résolutions de Cannes.

Le Conseil suprême des Puissances alliées se compose de représentants de la France, de la Grande-Bretagne, de la Belgique, de l'Italie, du Japon.

Les résolutions de Cannes servirent de base à la Conférence de Gênes.

Ces résolutions, qui sont reproduites en entier aux annexes A et B, définissent la portée de l'enquête et les instructions sur lesquelles l'ordre du jour de la conférence put être tracé.

Ce document explique brièvement la situation qui commanda l'action et indique les lignes de l'ordre du jour que l'on a pu soumettre à la conférence. Il y est expressément déclaré que chaque Etat administrera ses affaires domestiques sans intervention de l'extérieur.

Après avoir signalé le besoin de capitaux étrangers, il indique à quelles conditions les nations qui ont besoin de crédit pourront le plus facilement se le procurer. A part les pays d'Europe qui sont déjà membres de la Société des Nations, on invita la Russie à envoyer des délégués à Gênes; on y invita aussi les Etats-Unis d'Amérique, qui, toutefois, pour les motifs indiqués dans le mémoire de M. Hughes, secrétaire d'Etat, n'y furent pas représentés; l'Allemagne y fut également invitée.

Ls résolutions de Cannes se terminent par un projet d'ordre du jour qui suggère que la conférence traite de toute la situation sous quatre chefs principaux. A cette fin, la conférence pourrait se diviser en quatre sous-commissions distinctes:

1. Sous-commission qu'on appellera la sous-commission politique et qui traitera de la question russe.
2. Sous-commission des finances, qui traitera du numéraire, du crédit et du change.
3. Sous-commission économique, qui traitera du tarif douanier, des importations et des exportations.
4. Sous-commission du transport (Appendice B).

Il est à noter que toute référence aux sujets supposés avoir été solutionnés par le Traité de Versailles fut soigneusement exclue des résolutions de Cannes et que l'ordre du jour de la Conférence de Gênes ne prévoit pas la discussion de la question des réparations allemandes. Il n'est peut-être pas opportun dans ce rapport, de discuter ce sujet, mais plusieurs des principaux hommes d'Etat et financiers d'Europe et d'Amérique croient que la question des crédits supplémentaires à l'Europe, et, bien plus, la situation financière du monde entier, est si intimement liée aux réparations allemandes et au rajustement ou l'annulation des dettes interalliées, qu'il est impossible de décider de l'une sans solutionner l'autre.

RAPPORT DES EXPERTS DE LONDRES

On réunit ensuite une commission d'experts composée de représentants des puissances responsables de la convocation de la conférence, qui devait se tenir à Gênes. Cette commission fut chargée d'examiner l'ordre du jour proposé, d'étudier la situation plus à fond et de rédiger des résolutions à soumettre à la conférence, quand elle se réunirait à Gênes, le 10 avril 1922. Cette commission se réunit à Londres le 15 février 1922. Copie des résolutions projetées se trouve à l'Appendice C.

Ce travail préliminaire fut principalement exécuté par les fonctionnaires permanents des pays intéressés, avec le concours de conseillers et d'experts, en vue d'avoir quelque chose de défini à soumettre aux délégués qui devaient se réunir à Gênes le 10 avril. On comprend facilement que pour épargner du temps et empêcher la séance d'ouverture de la Conférence de Gênes de prendre le caractère d'une discussion générale, on devait préparer à l'avance un programme, quel qu'il fût.

Séance d'ouverture.

La conférence se réunit en séance plénière au *Palazzo San Giorgio*, à Gênes, le 10 avril 1922.

Procédure.

On décida, à la première séance plénière de la conférence tenue le 10 avril 1922, de nommer quatre commissions pour étudier les diverses questions figurant à l'ordre du jour (Annexe A). Les sujets furent répartis aux diverses commissions comme suit:

Commission n° 1:—

QUESTIONS POLITIQUES

(*a*) Examen des méthodes d'application des principes contenus dans la résolution adoptée à Cannes le 6 janvier 1922.
(*b*) L'établissement de la paix d'Europe sur unc base solide.
(*c*) Conditions essentielles au rétablissement de la confiance, sans préjudice des traités existants.

Commission n° 2:—

QUESTIONS FINANCIÈRES

(*a*) Monnaie.
(*b*) Banques centrales et banques d'émission.
(*c*) Finance publique en regard de la reconstruction.
(*d*) Changes.
(*e*) Organisation du crédit public et privé.

Commission n° 3:—

QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES

(*a*) Facilités et garanties pour l'importation et l'exportation des produits commerciaux.
(*b*) Garanties légales pour le rétablissement du commerce.
(*c*) Protection de la propriété industrielle et des droits d'auteurs.
(*d*) Statut des consuls.
(*e*) Admissibilité et position des étrangers en ce qui concerne la conduite des affaires.
(*f*) Aide technique pour la reconstruotion industrielle.

Commission n° 4:—

TRANSPORT

(*a*) Transport par terre.
(*b*) Transport maritime.

PARTIE II

RAPPORTS ET RÉSOLUTIONS

Délibérations des diverses commissions:

Les réunions de la Conférence ont duré depuis le 10 avril jusqu'au 18 mai et les résolutions adoptées à la dernière réunion plénière sont les recommandations finales des quatre sous-commissions susmentionnées, imprimées comme annexes au présent rapport. Les délibérations de la Conférence ont été conduites dans les langues italienne, française et anglaise.

Le rapport parle par lui-même, mais il est bon d'y ajouter quelques explications au bénéfice de ceux qui n'auraient pas le temps de le lire en entier.

Si l'on consulte le rapport officiel de la Conférence, on constatera qu'à l'exception de la première Commission, qui s'est occupée principalement de la Russie, les autres Commissions, savoir: les n°s 2, 3 et 4, en sont toutes arrivées à des conclusions définitives qui sont incorporées dans les résolutions.

Les résolutions de ces trois commissions, réserve faite de quelques points peu importants, ont été agréées par toutes les nations représentées.

Dès le début de la conférence, et même avant la réunion des délégués à Gênes, il était visible que deux influences en rendraient le progrès difficile.

Premièrement, la situation politique locale de quelques-unes des principales nations représentées, particulièrement la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne, la Russie et l'Italie; tous ces pays possédaient des partis politiques, les uns favorables, les autres opposés à la conférence.

Deuxièmement, l'hostilité violente, dans plusieurs pays, d'une partie de la presse qui semblait vouloir la faire manquer.

Heureusement, ces influences n'ont pas paru dans l'attitude des délégués eux-mêmes, bien qu'elles aient dû produire un certain effet sur le caractère de leurs délibérations. Cependant, M. Lloyd George et tous les délégués ont fait un effort sérieux pour profiter de la présence à Gênes d'un groupe aussi important d'hommes d'Etat et d'experts, et en arriver à des conclusions qui fussent au moins un pas vers la paix et la reconstruction de l'Europe.

C'est dans l'esprit le plus amical que se sont poursuivies les délibérations des commissions, sous-commissions et comités, et l'on peut dire sans la moindre hésitation que la conférence a eu pour résultat de créer une atmosphère de confiance mutuelle dont il était grandement besoin et qui permettra d'aborder les futures négociations dans un bon esprit.

Ces remarques s'appliquent aux délégués russes et allemands bien que la conférence n'ait pas réussi à résoudre le problème russe.

Afin de renseigner promptement la délégation de l'Empire britannique sur ce qui se passait aux réunions des diverses commissions et sous-commissions, on avait pris des mesures pour que les secrétaires britanniques rédigent, à la fin de chaque séance, un sommaire des délibérations les plus importantes. On faisait immédiatement circuler ces résumés pour l'information des délégués britanniques.

Outre les procès-verbaux du secrétaire britannique concernant les réunions officieuses, on distribuait aussi des télégrammes portant sur la situation politique. Et toutes les fois que la chose était possible, on faisait circuler les projets de résolutions qui étaient étudiés à l'avance par les membres ou les experts de la délégation de l'Empire britannique.

PREMIÈRE COMMISSION

Le problème Russe:

A propos des résultats obtenus, nous devons d'abord dire un mot sur la Russie. On a consacré plus de temps à l'étude du problème russe qu'à toute autre question soumise à la commission. Les délégués les plus importants et les plus influents s'en sont occupés continuellement. On considérait qu'une solution satisfaisante de ce problème importait beaucoup, car la reconstruction économique de l'Est de l'Europe ne peut pas progresser si on laisse la Russie de côté. La délégation britannique était entièrement de cet avis, et M. Lloyd George, ses collègues et ses conseillers étudièrent cette question longuement et sérieusement dans l'espoir de trouver une formule qui servirait de base à la conclusion d'un traité international avec la Russie.

Le traité de Rapallo:

Cependant, moins d'une semaine après l'ouverture de la Conférence le 10 avril, on nous annonça la conclusion d'un traité russo-allemand signé le 16 avril 1922 (Annexe D).

Ce traité fut une surprise complète pour toutes les nations assemblées et créa une situation telle que, pendant un certain temps, l'on douta qu'il fût possible de continuer les négociations avec la Russie ou l'Allemagne. On décida de les poursuivre avec la Russie, mais en signifiant à la délégation allemande, le 18 avril 1922 (Annexe E), qu'elle ne pouvait plus s'attendre à prendre part aux négociations entre la Russie et les diverses nations représentées à Gênes.

La délégation allemande accepta cette décision dans une note reçue le même jour et signée par le chancelier allemand Wirth (18 avril) (Annexe F).

Mais cet événement survenu au début de la Conférence, créa une atmosphère de soupçon et de méfiance très difficile à faire disparaître.

Mémorandum à la Russie:

Il serait trop long d'entrer dans le détail des nombreuses assemblées officielles ou officieuses tenues avec la délégation, composée de Tchitcherin, Krassin, Litvinoff et un grand nombre de conseillers, mais nous tenterons d'exposer brièvement le but visé et les raisons qui ont empêché la Conférence de l'atteindre.

En invitant des délégués de la Russie soviétique, nous avions l'intention de conclure un traité en vertu duquel les nations présentes à la conférence s'engageraient à reconnaître le gouvernement soviétique. Certaines conditions essentielles avaient été posées:—

1. La reconnaissance des dettes de l'Etat et des particuliers russes envers les autres gouvernements et leurs ressortissants.
2. La restauration de la propriété privée appartenant à des ressortissants étrangers.

Certaines autres clauses assuraient la protection des étrangers en Russie et l'Administration de la Justice.

Pour mettre ce programme à exécution, on a proposé d'établir:—

(*a*) Une commission d'arbitrage qui constituerait le tribunal de dernière instance pour les différends qui ne pourraient se régler entre les requérants et les autorités nommées par la Russie pour satisfaire aux réclamations;

(*b*) Des tribunaux arbitraux mixtes chargés de connaître des questions de propriétés.

La Commission d'Arbitrage devait se composer de cinq membres: un nommé par la Russie, un par le requérant étranger, deux membres et le président par le président de la Cour Suprême des Etats-Unis, ou, à son défaut, par le Conseil de la Société des Nations, ou le Président du Tribunal Permanent de Justice Internationale, à La Haye. Les Tribunaux arbitraux mixtes devaient se composer d'un membre nommé par la

Russie, d'un membre nommé par le Gouvernement des ressortissants intéressés, et d'un président nommé par le Président de la Commission d'Arbitrage.

On a signifié à la Russie qu'aucune contre-réclamation de sa part ne serait reconnue si elle était basée sur des pertes subies au cours de la révolution russe depuis le commencement de la guerre.

On ne faisait aucune promesse de prêts directs à la Russie, même pour le cas où les conditions susmentionnées seraient acceptées, mais on faisait remarquer que la reconnaissance du gouvernement soviétique entraînerait la reprise immédiate du commerce par les ressortissants de plusieurs nations, et que la Grande-Bretagne et d'autres pays fourniraient des capitaux et des garanties pour financer des entreprises privées en Russie.

Ces conditions ont été incorporées dans un mémorandum transmis à la délégation russe le 3 mai 1922 (Annexe G.).

Attitude des Belges et des Français.

La Belgique protesta contre le mémorandum à la Russie en ce qui concerne la propriété privée. Elle insista fortement pour obtenir la restitution des biens possédés par les étrangers en Russie, demanda que tous ces biens soient rendus à leurs propriétaires et s'opposa fermement au genre d'usufruit ou de compensation possible que l'on proposait. Les autres Puissances ayant donné un vote contraire sur cette question, elle décida d'abandonner les négociations et de refuser d'apposer sa signature au mémorandum. Cette attitude eut l'adhésion de la France, qui réserva son approbation en attendant d'autres instructions du gouvernement français. Ainsi, le mémoire fut remis aux Russes sans avoir été signé par les principaux créanciers de la Russie.

Réponse de la Russie.

Le 11 mai, les Russes à qui on avait refusé le gros prêt demandé, envoyèrent une longue réponse aux propositions soumises par les Puissances, laquelle rendait impossible tout accord économique (Annexe H). Les conditions posées par les Puissances pour la reprise des relations commerciales furent rejetées, mais les Russes proposèrent qu'une commission d'experts soit nommée pour étudier plus à fond la situation économique de la Russie. En attendant, on pouvait discuter les autres questions au programme, entre autres le pacte de non-agression. La délégation russe était prête à rester à Gênes.

Décisions finales.

Ces suggestions furent prises en considération. Une réunion des puissances invitantes eut lieu à la villa d'Albertis le dimanche, 14 mai 1922 (Annexe I), et on en arriva aux décisions suivantes, qui, ayant été au préalable communiquées à la délégation russe, furent finalement adoptées par la première commission à sa séance du 18 mai et confirmées à la dernière session plénière, le 19 mai 1922, savoir: Une commission d'experts non-russes serait convoquée à La Haye le 15 juin, et, après une discussion préliminaire, se réunirait avec une commission russe le 26 juin pour discuter à fond la situation financière russe et essayer d'en arriver à des recommandations conjointes. En même temps, la Russie et les gouvernements participants concluaient un accord basé sur le *statu quo* actuel, s'engageant à s'abstenir de tous actes d'agression, ainsi qu'une convention contre la propagande (Annexe J).

DEUXIÈME COMMISSION

La deuxième commission, nommée par la conférence pour s'occuper des questions financières, était présidée par sir Robert Horne, délégué britannique. Elle nomma les trois sous-commissions qui devaient traiter séparément des monnaies, des crédits et des changes.

La *sous-commission des monnaies* constitue un comité d'experts, dont le rapport fut reçu le 16 avril.

La sous-commission des changes renvoya les propositions qui lui furent soumises au même comité d'experts et en reçut un rapport le 19 avril.

Ces deux rapports et les résolutions préparées par les experts furent adoptés par les sous-commissions avec les modifications jugées nécesaires par la commission, à une réunion tenue le 20 avril.

La sous-commission des crédits a tenu plusieurs séances et soumit des résolutions qui furent adoptées par la commission à sa réunion du 29 avril.

Les résolutions ainsi adoptées et basées sur le rapport de la troisième sous-commission, étaient au nombre de 19; elles furent approuvées par la conférence à la deuxième session plénière, qui eut lieu le 11 mai 1922 (Annexe K). Ces résolutions portent sur des généralités et constituent une sorte de code financier. On remarquera que la résolution 12 recommandait que la Banque d'Angleterre fût invitée à convoquer une réunion des banques centrales dont le but serait de faire aux gouvernements des recommandations en vue d'une convention monétaire internationale. Ceci intéressait le Canada dont la situation financière, quoique saine et solide, repose, pour son développement futur, sur la restauration économique des marchés étrangers.

TROISIÈME COMMISSION

La troisième sous-commission avait été nommée pour étudier les propositions soumises en matière économique. A sa première réunion, qui eut lieu le 12 avril, M. Maurice Colrat, délégué français, fut nommé président.

La commission décida dabord de baser ses travaux sur le rapport des experts de Londres. Deux sous-commissions furent nommées: la première pour examiner les articles 41 à 53 du rapport de Londres, c'est-à-dire tous ceux qui traitent des tarifs et restrictions de douane; le second pour étudier les articles 54 à 57 du même rapport concernant le traitement des étrangers dans la conduite des affaires et la protection de la propriété industrielle.

Bien que la conférence de Gênes ne fût pas une conférence ouvrière, le travail, à titre de facteur économique des plus importants, ne pouvait en être exclu, et un comité présidé par M. Fagnot, expert français, fut chargé par la première sous-commission de l'étude des questions qui s'y rattachent. L'un des représentants canadiens, le professeur Edouard Montpetit, assista aux séances de ce comité en qualité de conseil de l'expert britannique, M. Hutchison.

La Commission reçut les rapports des deux sous-commissions aux réunions plénières qui eurent lieu respectivement le 20 avril et le 5 mai et approuva vingt-cinq articles recommandés à la conférence, qui y adhéra à la session plénière de mai (Annexe L).

Le Canada était directement intéressé dans toutes les questions soumises à l'examen de la troisième commission, savoir: Tarifs douaniers, traités et conventions, Dumping, Prohibitions d'importation et d'exportation, Traitement des étrangers dans la conduite des affaires, Protection de la propriété industrielle, Agriculture et Travail. Les solutions prônées pouvaient affecter notre politique commerciale et les représentants canadiens durent discuter avec beaucoup de soin des propositions comme celles qui avaient pour objet la répartition de la matière première, la clause de la nation la plus favorisée ou le rappel de toutes les prohibitions d'exportation. Pour sauvegarder l'action future du gouvernement canadien, ils proposèrent, avec l'assentiment des représentants des autres dominions un article supplémentaire qui fut adopté. Cet article se lit comme suit:—

Article additionnel relatif aux pays extra-européens.

"Les recommandations présentées par la commission économique seront transmises à leurs gouvernements respectifs par les états invitants et par tous les états

européens invités. Etant donné que les principes votés par la conférence de Gênes sont une garantie non seulement pour le relèvement européen, mais aussi pour l'équitable traitement du commerce dans le monde, la commission économique, tout en reconnaissant les conditions particulières aux pays d'outre-mer, apprécierait hautement que les délégués des états extra-européens invités veuillent bien soumettre à la considération de leur gouvernement les principes votés par la conférence, et souhaite que tous les autres pays extra-européens s'en inspirent."

QUATRIÈME COMMISSION

La commission des transports nomma trois sous-commissions chargées de traiter des différentes questions soumises à son examen, savoir: la sous-commission d'organisation, la sous-commission des chemins de fer et la sous-commission des voies d'eau. Elle termina sa tâche le 26 avril 1922, et d'après les rapports des sous-commissions un projet de résolution fut préparé qui fut soumis à la conférence et adopté à la session plénière du 11 mai 1922.

La quatrième sous-commission s'efforça de rétablir les moyens de transport et de transit en Europe en faisant approuver formellement les conclusions obtenues antérieurement à Barcelone et à Porto-Rose (Annexe M).

Ce résultat est considéré à juste titre comme l'un des plus pratiques de la conférence de Gênes.

PARTIE III

CONFÉRENCE DE LA HAYE

I

RÉUNIONS PRÉLIMINAIRES

Puissances représentées.

Répondant à l'invitation officielle faite à toutes les nations représentées à Gênes —l'Allemagne et la Russie exceptées—les délégués nommés par les trente pays ci-après mentionnés se sont réunis à la Haye le 20 juin: L'Albanie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Tchéco-Slovaquie, le Danemark, l'Esthonie, la France, la Finlande, la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Inde, la Grèce, la Hollande, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Norvège, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'Etat Serbe-Croate-Slovène, l'Espagne, la Suède, la Suisse. Les Etats-Unis auraient été invités s'ils n'avaient pas décidé de ne pas se joindre à la Conférence projetée.

Délégation britannique.

La délégation britannique se composait de sir Philip Lloyd Greame et du commandant Hilton Young, pour la Grande-Bretagne; de Monsieur Edouard Montpetit, docteur en droit, pour le Canada; du colonel Hogben, pour l'Australie; de sir Francis Bell, pour la Nouvelle-Zélande; de Monsieur Dalal, pour l'Inde. Monsieur Gérard Parizeau agissait comme secrétaire particulier de M. Montpetit. La délégation britannique comprenait également sept conseils.

Réunion d'ouverture.

La réunion d'ouverture des représentants de ces Puissances non russes a eu lieu au Palais de la Paix, à La Haye, le 15 juin 1922, sous la présidence de Monsieur Van Karnebeek, ministre des Affaires étrangères du gouvernement néerlandais. Le français et l'anglais étaient langues officielles.

But des réunions préliminaires.

Les travaux de la Conférence préliminaire ont été décrits dans les clauses suivantes, adoptées à Gênes par la première commission à sa réunion du 18 mai 1922:

(*a*) Les Puissances acceptent qu'une commission soit nommée en vue d'examiner encore les divergences existant entre le gouvernement soviétique russe et les autres gouvernements, en vue de se rencontrer avec une commission russe ayant le même mandat;

(*b*) Au plus tard le 20 juin, la désignation des puissances représentées dans la commission non russe, avec le nom des membres de cette commission, sera communiquée au gouvernement soviétique russe, et, réciproquement, le nom des membres de la commission russe sera communiqué aux autres gouvernements;

(*c*) Les questions à traiter par ces commissions comprendront toutes les questions existantes, concernant les dettes, la propriété privée et les crédits;

(*d*) Les membres des deux commissions devront se trouver à La Haye le 26 juin 1922;

(*e*) Les deux commissions s'efforceront d'arriver à des recommandations conjointes sur les questions visées à la clause (*c*).

Responsabilités gouvernementales.

Ces clauses ont été acceptées par la délégation canadienne à Gênes, mais avec les réserves mentionnées au procès-verbal de la réunion tenue à la Villa d'Albertis le dimanche 14 mai 1922, à laquelle assistaient les chefs des puissances invitantes. Le procès-verbal susdit contient d'autres détails relatifs aux travaux de la commission qui devait être nommée à La Haye, et explique jusqu'à quel point les décisions prises devaient porter sur les divers gouvernements représentés:

(*a*) Les puissances représentées à Gênes, autres que l'Allemagne et la Russie, devraient être invitées par le président de la conférence à Gênes à envoyer des représentants à La Haye le 15 juin 1922, pour examiner dans quelles conditions la commission des experts agira vis-à-vis des Russes.

(*b*) Les représentants à La Haye décideront de la composition de la commission qui sera chargée de la conduite des négociations avec la commission russe.

(*c*) Les gouvernements procéderont à un échange de vue préliminaire, éclairés par cette discussion, et, s'ils ne l'ont déjà fait, feront alors connaître s'ils entendent, ou non, participer à la commission. Le refus d'un gouvernement n'empêchera pas la réunion de la commission pour le compte des autres gouvernements.

(*d*) Si, dans un délai de trois mois à compter du 26 juin, des recommandations conjointes n'ont pu être présentées ou si les recommandations présentées ne sont pas acceptées par les gouvernements intéressés dans le mois qui suivra la date desdites recommandations, chaque gouvernement sera libre de procéder à un arrangement séparé avec le gouvernement soviétique russe, sur les dettes, la propriété privée et les crédits.

Caractère des discussions préliminaires.

Tous les délégués assemblés à La Haye ont décidé, à leur première réunion, que les discussions préliminaires qui devaient avoir lieu n'auraient, d'aucune manière, le caractère politique. La réunion préliminaire a été celle d'hommes d'affaires pratiques, chargés d'élaborer des projets d'affaires pratiques, et la conférence ne devait pas être une réunion de plénipotentiaires occupés à discuter les questions politiques. Elle devait tendre vers des mesures pratiques, et quels que soient les résultats obtenus après un débat absolument libre, ces résultats ne pouvaient qu'être soumis aux gouvernements. De fait, la conférence préliminaire avait pour but d'établir une commission et d'étudier le problème du fonctionnement de cette commission, à savoir: le nombre de ses membres, la question de la diviser en sous-commissions et, dans l'affirmative, comment ces sous-commissions seraient constituées et quels seraient leurs rapports avec la commission principale.

Composition de la commission non russe.

La conférence a composé la commission non russe au cours de sa deuxième réunion, qui eut lieu le 16 juin, et pendant laquelle les résolutions suivantes ont été adoptées:

(*a*) La commission non russe doit se composer des puissances invitantes et de toutes les autres qui désireront s'y faire représenter; (chaque pays étant représenté dans la commission principale par au plus deux personnes, susceptibles de se faire remplacer).

(*b*) Il doit y avoir trois sous-commissions: une pour les propriétés, une pour les crédits et une pour les dettes.

(*c*) Chaque sous-commission doit être composée de représentants de onze puissances, tout en laissant au président, s'il le juge à propos, le pouvoir de porter ce nombre à treize.

(*d*) Chaque puissance ne doit être représentée que par un seul membre dans chacune des sous-commissions.

(e) Chaque expert doit être accompagné d'un secrétaire et d'un ou plusieurs conseillers, selon ce qu'en décideront les sous-comités eux-mêmes.

La plus importante partie du travail de la commission principale a consisté à coordonner et à surveiller le travail des sous-commissions.

Le 19 juin, le président de la conférence fut autorisé à télégraphier au gouvernement russe pour l'informer de la composition de la commission non russe, conformément aux résolutions de Gênes.

Autriche,	France,
Belgique,	Finlande,
Grande-Bretagne et Dominions,	Grèce,
Bulgarie,	Hollande,
Tchéco-Slovaquie,	Hongrie,
Danemark,	Italie,
Esthonie,	Japon,
Lettonie,	Roumanie,
Lithuanie,	Etat serbe-croate-slovène,
Luxembourg,	Espagne,
Norvège,	Suède,
Pologne,	Suisse.
Portugal,	

Représentants aux sous-commissions.

D'après la décision du président, les trois sous-commissions furent composées des représentants des pays suivants:

Propriétés.	*Dettes.*	*Crédits.*
Belgique,	Belgique,	Belgique,
Grande-Bretagne,	Grande-Bretagne,	Grande-Bretagne,
Finlande,	Danemark,	Bulgarie,
France,	France,	Tchéco-Slovaquie,
Hollande,	Hollande,	Esthonie,
Italie,	Italie,	France,
Japon,	Japon,	Grèce,
Norvège,	Lithuanie,	Italie,
Roumanie et Etat serbe-croate-slovène,	Etat serbe-croate-slovène (Roumanie),	Japon,
Suède,	Espagne,	Lettonie,
Suisse.	Suisse.	Pologne,
		et Hollande quand on discutait des questions qui la concernait spécialement.

Les Dominions.

Les Dominions consentirent à s'abstenir de siéger sur la commission principale et les trois sous-commissions car l'enquête poursuivie par la commission et les sous-commissions devait surtout porter sur des questions européennes. Le résultat des délibérations ne devaient pas engager les gouvernements et devaient être sous forme de recommandations dont les Dominions seraient plus tard informés.

On a pensé que les experts britanniques pourraient s'occuper des quelques intérêts directs impliqués et consulter les représentants londonniens des firmes qui avaient présenté leurs réclamations contre le gouvernement soviet de Russie.

Délégation russe.

Le Bureau des affaires étrangères fut officiellement informé le 15 juin que la délégation russe se composerait comme suit:—

Président: M. Litvinoff; *Membres*: MM. Krassin, Krestinsky, Rakovsky, Sokolnikoff et un personnel de onze.

II

RÉUNIONS DES COMMISSIONS

Tous les représentants, membres à la fois des commissions non russe et russe, se réunirent à La Haye le 20 juin conformément à la décision prise à Gênes. A partir de cette date jusqu'au 20 juillet on tint plusieurs réunions, mais la conférence se termina sans en arriver à des résultats précis à cause des conditions inacceptables posées par les Russes, savoir: en ce qui concerne la propriété privée et les crédits.

Annexe A

ORDRE DU JOUR

Le Conseil Suprême approuva à Cannes l'ordre du jour projeté:

1. Examen de la mise en pratique des principes contenus dans la résolution de Cannes du 6 janvier.
2. Etablissement de la paix européenne sur des bases solides.
3. Conditions nécessaires à la restauration de la confiance sans porter atteinte aux traités existants.
4. Questions financières:
   (*a*) Monnaies et circulation fiduciaire;
   (*b*) Banques centrales et Banques d'émission;
   (*c*) Finances publiques dans leurs rapports avec l'œuvre de reconstruction;
   (*d*) Changes;
   (*e*) Organisation des crédits publics et privés.
5. Questions économiques et commerciales:
   (*a*) Facilités et garanties pour le commerce d'exportation et d'importation;
   (*b*) Garanties légales et juridiques pour les opérations commerciales;
   (*c*) Protection de la propriété industrielle et artistique;
   (*d*) Statut consulaire;
   (*e*) Accès et établissement des étrangers en tant que cela concerne leurs opérations économiques;
   (*f*) Aide technique pour l'œuvre de reconstruction industrielle.
6. Transports.

Annexe B

LES RÉSOLUTIONS DE CANNES

Le Conseil Suprême, à sa séance de 11 heures a.m., le vendredi 6 janvier 1922, a convenu d'accepter en principe le projet de résolution présenté par M. Lloyd George relativement à une conférence économique. La résolution a été étudiée en détails à une séance ultérieure du Conseil Suprême tenue le même jour, à 3.30 p.m., et cette résolution a été finalement adoptée comme suit:—

> Les puissances alliées, réunies en conférence, sont unanimes à penser qu'une Conférence d'ordre économique et financier devrait être convoquée dans les premiers jours de mars, à laquelle toutes les puissances européennes, Allemagne,

Autriche, Hongrie, Bulgarie et Russie comprises, devraient être invitées à envoyer des représentants. Elles considèrent que pareille Conférence constitue une étape réellement essentielle dans la voie de la reconstruction économique de l'Europe centrale et orientale; elles ont la ferme opinion que les premiers ministres de chaque nation devraient, si possible, assister eux-mêmes à cette Conférence, afin que les recommandations de celle-ci puissent être suivies d'actions le plus vite possible.

Les puissances alliées considèrent que la reprise du commerce international à travers l'Europe, ainsi que le développement des ressources de tous les pays sont nécessaires pour augmenter la quantité de main-d'œuvre productive et pour alléger les souffrances endurées parmi les peuples européens. Un effort commun des Etats les plus puissants est nécessaire pour rendre au système européen sa vitalité aujourd'hui paralysée.

Cet effort doit s'appliquer à la suppression de tous les obstacles qui entravent le commerce. Il doit s'appliquer aussi à l'octroi de crédits importants consentis aux pays les plus faibles, ainsi qu'à la coopération de tous pour la restauration de la production normale.

Les puissances alliées considèrent que les conditions fondamentales indispensables à la réalisation d'un effort efficace peuvent être définies dans leurs grandes lignes comme suit:

1. Les nations ne peuvent pas revendiquer le droit de se dicter mutuellement les principes suivant lesquels elles entendent organiser à l'intérieur leur régime de propriété, leur économie et leur gouvernement. Il appartient à chaque pays de choisir pour lui-même le système qu'il préfère à cet égard;
2. Toutefois, il n'est possible de disposer de capitaux étrangers pour venir en aide à un pays que si les étrangers qui fournissent les fonds ont la certitude que leurs biens et leurs droits seront respectés et que les bénéfices de leurs entreprises leurs seront assurés;
3. Ce sentiment de sécurité ne peut être rétabli que si les nations (ou les gouvernements des nations) désirant obtenir des crédits étrangers, s'engagent librement:
   (*a*) A reconnaître toutes les dettes et obligations publiques qui ont été ou qui seront contractées ou garanties par l'Etat, les municipalités et les autres organismes publics et à reconnaître également l'obligation de restituer, de restaurer ou, à défaut, d'indemniser tous les intérêts étrangers pour les pertes ou les dommages qui leur ont été causés du fait de la confiscation ou de la séquestration de la propriété;
   (*b*) A établir un système légal et juridique sanctionnant et assurant l'exécution impartiale de tous les contrats commerciaux ou autres.
4. Les nations devront disposer de moyens d'échange convenables. D'une manière générale, des conditions financières et monétaires doivent exister qui offrent au commerce des garanties suffisantes.
5. Toutes les nations doivent s'engager à s'abstenir de toute propagande subversive de l'ordre et du système politique établis dans d'autres pays.
6. Tous les pays doivent prendre en commun l'engagement de s'abstenir de toute agression à l'égard de leurs voisins.

Si, en vue d'assurer les conditions nécessaires pour le développement du commerce en Russie, le gouvernement russe réclamait sa reconnaissance officielle, les puissances alliées ne pourraient accorder cette reconnaissance que si le gouvernement russe acceptait les stipulations qui précèdent.

ANNEXE C

RAPPORT DES EXPERTS DE LONDRES

Les experts financiers et économiques des Puissances qui ont pris l'initiative de la conférence de Gênes se sont réunis pour échanger des vues; après avoir examiné en commun un certain nombre de suggestions et de propositions, ils ont préparé des projets de résolutions formulant les idées et propositions qui ont rencontré une approbation générale.

Ces projets sont présentés dans le présent rapport où ils ont été groupés sous les rubriques suivantes.

PARTIE I.—RUSSIE

Section I.—Préambule.

Section II.—Conditions sous lesquelles la collaboration étrangère et les capitaux étrangers peuvent être employés à l'œuvre de la restauration de la Russie.

Chapitre I.—Liquidation du passé.

Chapitre II.—Dispositions pour l'avenir.

Section III.—Mesures par lesquelles la prompte restauration de la Russie serait facilitée.

PARTIE II.—RESTAURATION DE L'EUROPE

Section I.—Dispositions financières.

Section II.—Dispositions économiques.

Section III.—Dispositions relatives aux Transports.

PARTIE I.—RECONSTRUCTION DE LA RUSSIE

SECTION I.—*Préambule*

La question de la Russie a été envisagée à la fois au point de vue de ce qui est équitable et au point de vue de ce qui est nécessaire à la restauration économique de la Russie.

Cette restauration dépend en grande partie de l'assistance que la Russie obtiendra des entreprises et du capital étranger. Sans une transformation profonde des conditions actuelles, qui affectent particulièrement le commerce et l'industrie, les étrangers se refuseront soit à reprendre leurs anciennes entreprises, soit à en commencer de nouvelles. Aussi longtemps qu'un état de choses précaire et instable continuera, il n'y aura que des spéculateurs pour consentir à risquer des opérations commerciales et il est à craindre que le principal résultat sera non pas la reconstitution, mais l'exploitation de la Russie et du peuple russe, ce que les gouvernements représentés à Gênes ont pour désir d'éviter.

Une collaboration efficace de la Russie et des autres pays de l'Europe sera difficile à réaliser, si la décision ne se manifeste pas en Russie de se mettre de tout cœur au travail afin de restaurer la vie économique du pays. La base est l'agriculture et, là aussi bien qu'ailleurs, la sécurité des récoltes est la condition préalable essentielle d'une renaissance. Une fois cette sécurité réalisée, il n'y a aucun doute que l'aide étrangère viendra de suite sous forme de matériel et de prêts agricoles.

Dans la sphère industrielle, il apparaît encore plus clairement que la renaissance ne saurait être attendue en l'absence de l'aide et du capital étrangers, auxquels il ne

sera possible de faire appel que lorsqu'on pourra compter sur le bon vouloir et la collaboration du gouvernement russe. Des mesures efficaces seront nécessaires pour assurer la protection et la liberté d'action des employeurs et de leurs employés, ainsi que la protection de leurs opérations industrielles et de leurs capitaux, en même temps que le droit d'être propriétaires des biens meubles et immeubles nécessaires à la conduite de leurs affaires et la liberté d'importer ce qu'il leur faut et de disposer des produits de leurs entreprises. On peut en dire autant des transports; à cet égard, c'est à des entreprises étrangères qu'il faudra s'en remettre pour la fourniture du matériel fixe et roulant, y compris le matériel roulant neuf, et pour l'installation d'ateliers de réparations; il va de soi que la réorganisation des transports est essentielle à la reconstitution industrielle et agricole de la Russie.

La question de savoir quelle sorte de document pourrait donner effet aux présentes conditions ainsi qu'aux dispositions qui peuvent en résulter n'a pas été examinée, non plus que le rapport d'un tel document avec les conventions commerciales existantes avec la Russie. Ces questions, ainsi que certaines autres, ont été réservées comme politiques. Des indications sont données ci-après sur certains des points réservés.

SECTION II.—*Conditions sous lesquelles la collaboration étrangère et le capital étranger peuvent être apportés à l'œuvre de la restauration de la Russie*

La présente section se divise en deux chapitres:—

Chapitre I.—Liquidation du passé.

Chapitre II.—Conditions pour l'avenir.

CHAPITRE I.—LIQUIDATION DU PASSÉ

Note.—Il est entendu que les dispositions concernant les réclamations (articles 1 à 7, ainsi que les annexes) ne préjugent en rien les avis que les Gouvernements pourront trouver opportun de demander aux parties intéressées à la liquidation du passé, que ces parties tiennent leurs droits de contrats conclus avec les anciens Gouvernements russes ou du fait qu'elles ont subi des dommages depuis les événements de 1917.

ARTICLE I

Le Gouvernement soviétique russe devra accepter les obligations financières de ses prédécesseurs, c'est-à-dire du Gouvernement Impérial russe et du Gouvernement provisoire russe, vis-à-vis des Puissances étrangères et de leurs ressortissants.

Note.—La question de savoir si, sous le nom du "Gouvernement soviétique russe", on doit comprendre non seulement le Gouvernement soviétique de Moscou mais tous les autres Gouvernements soviétiques en Russie, est une question politique qu'il appartiendra aux Gouvernements de décider. Aucune définition précise n'est également donnée des mots "Russie" et "Russe".

Il en est de même de la question de savoir si et dans quelle mesure les Etats nouveaux issus de la Russie et actuellement reconnus, ainsi que les Etats ayant acquis une partie du territoire russe, devront supporter une part des obligations envisagées dans les présentes dispositions.

ARTICLE 2

Le gouvernement soviétique russe devra reconnaître les engagements financiers de toutes les autorités en Russie, provinciales ou locales, ainsi que des entreprises d'utilité publique en Russie, contractées jusqu'à ce jour vis-à-vis des autres Puissances ou de leurs ressortissants, et en garantir l'exécution.

Article 3

Le gouvernement soviétique russe devra s'engager à assumer la responsabilité de tous les dommages matériels et directs, nés ou non à l'occasion de contrats et subis par les ressortissants des autres Puissances s'ils sont dus aux actes ou à la négligence du gouvernement soviétique ou de ses prédécesseurs ou de toutes autorités provinciales ou locales ainsi que des agents de ces gouvernements ou autorités.

Article 4

Les responsabilités prévues par les articles précédents seront fixées par une Commission de la dette russe et par des tribunaux arbitraux mixtes à créer. Un projet de constitution de ces organismes est contenu dans les annexes I et II. Ces organismes détermineront le montant et la méthode des payements à effectuer soit pour indemnités, soit pour toute autre raison, ainsi qu'il est spécifié dans les annexes I à III.

Article 5

Toutes dettes, responsabilités et obligations de toute nature entre gouvernements, ayant pris naissance entre le gouvernement russe d'une part et un gouvernement étranger d'autre part depuis le 1er août 1914, seront considérées comme entièrement éteintes par l'acquit des sommes nettes prévues dans une annexe à établir d'accord.

Article 6

Sous réserve des dispositions de l'article 116 du Traité de Versailles, les sommes nettes, fixées en conformité de l'article 5, tiendront compte de toutes réclamations des ressortissants russes pour perte et dommage directement attribuables à des opérations hostiles, militaires ou navales, ou à d'autres opérations de même nature, ainsi qu'à toutes autres réclamations spécifiées au moment de l'adoption de l'annexe visée à l'article 5.

Article. 7

Tout solde restant au crédit d'un ancien gouvernement russe dans une banque sise en un pays quelconque, dont le gouvernement a fait des avances à un ancien gouvernement russe entre le 1er août 1914 et le 7 novembre 1917, devra être transféré au gouvernement qui a fait lesdites avances, et la responsabilité du gouvernement soviétique russe du chef de ces avances sera réduite proportionnellement.

Le transfert prévu dans le paragraphe précédent ne devra pas porter atteinte aux droits des tiers.

Les dispositions de cet article trouveront également leur application dans le cas de tout pays dont le gouvernement aura garanti un emprunt gouvernemental russe émis, dans ce pays, pendant la période ci-dessus *visée.*

ANNEXES

Note.—En ce qui concerne les garanties sur lesquelles la dette russe sera gagée, deux solutions ont été mises en avant par les différentes délégations. Elles sont présentées, le cas échéant, sur deux colonnes insérées aux Annexes I et III. Une entente n'est pas intervenue sur l'une ou l'autre de ces deux solutions, non plus que sur toute autre des nombreuses solutions intermédiaires qui peuvent être envisagées.

Annexe I

Commission de la dette Russe

1.—Il sera constitué une Commission de la dette russe composée de membres nommés par le gouvernement russe, de membres nommés par les autres puissances et d'un

président indépendant qui sera choisi d'accord entre les autres membres et en dehors d'eux, ou qui, à défaut d'accord, sera désigné par la Société des Nations, s'exprimant, par exemple, par son Conseil ou par la Cour de Justice Internationale.

2.—La Commission aura les attributions ci-après:

a) Régler la constitution et la procédure des tribunaux arbitraux mixtes, qui doivent être institués conformément aux dispositions de l'Annexe II, et donner toutes instructions nécessaires en vue d'assurer l'unité de leur jurisprudence;

b) Délivrer les nouvelles obligations russes en conformité avec les dispositions de l'Annexe II, aux personnes qui y ont droit en vertu des décisions des tribunaux arbitraux mixtes: aux porteurs des titres d'état anciens ou autres titres ou valeurs, en échange desquels les nouvelles obligations russes doivent être remises, aux personnes y ayant droit à titre de consolidation d'intérêts et de remboursement de capital. Le taux d'intérêt adopté pour le calcul de la valeur actuelle des réclamations sera le même que celui qui est prévu par l'Annexe III, paragraphe 2.

c) Résoudre toutes questions naissant de l'émission, du taux de l'intérêt et des conditions d'amortissement des nouvelles obligations russes visées au paragraphe *b*).

d) Nil.

d) Déterminer, s'il y a lieu, dans l'ensemble des ressources de la Russie celles qui devront être spécialement affectées au service de la dette, par exemple, un prélèvement sur certains impôts ou sur les redevances ou taxes frappant les entreprises en Russie.

Contrôler, le cas échéant, si la Commission le juge nécessaire, la perception de tout ou partie de ces ressources affectées et en gérer le produit.

Ces affectations et ce contrôle éventuel devront prendre fin aussitôt que le service de la dette russe apparaîtra comme suffisamment assuré par l'inscription des sommes nécessaires dans le budget de l'Etat.

Annexe II

Examen des réclamations et fixation de leur montant

1. La responsabilité du gouvernement russe prévue par les articles 1 à 3 sera fixée conformément aux principes suivants:

2.—La responsabilité pour les réclamations prévues par l'article 3 sera déterminée par les tribunaux arbitraux mixtes, conformément aux dispositions du présent rapport, ou, à défaut, conformément aux principes généraux du droit international.

3. Les emprunts du gouvernement russe libellés en monnaies étrangères seront remis en vigueur avec toutes les conditions stipulées dans les contrats, mais les intérêts échus, ainsi que le capital remboursable depuis la date où les paiements ont été suspendus jusqu'au 1er novembre 1927, seront consolidés.

Nil.

et les titres seront gagés de la même manière que les nouvelles obligations russes conformément aux dispositions de l'Annexe III.—5.

4. Les emprunts provinciaux ou municipaux, ainsi que les obligations de chemins de fer ou des entreprises d'utilité publique, libellés en monnaies étrangères, seront remis en vigueur avec toutes les conditions stipulées dans les contrats, mais les intérêts échus ainsi que le capital remboursable depuis la date où les paiements ont été suspendus jusqu'au 1er novembre 1927, seront consolidés. Tous ces emprunts et obligations seront garantis par le gouvernement soviétique, qu'ils aient été ou non garantis par un gouvernement russe précédent.

et ces titres seront gagés de la même manière que les nouvelles obligations russes, conformément aux dispositions de l'Annexe III.—5.

5. Les emprunts du gouvernement russe et les emprunts provinciaux ou municipaux, ainsi que les obligations de chemins de fer ou des entreprises d'utilité publique, libellés en roubles, seront convertis en nouvelles obligations russes, s'il est prouvé qu'ils ont été détenus continuellement par des étrangers depuis leur répudiation par le gouvernement russe.

La valeur actuelle des engagements en capital et intérêts résultant du titre primitif, en tant qu'il n'y aura pas été satisfait, sera d'abord calculée en roubles puis convertie dans la monnaie étrangère au cours déterminé dans le paragraphe 16. La valeur actuelle du nouveau titre sera égale à la valeur actuelle du titre primitif, en monnaie étrangère, les intérêts étant calculés au taux déterminé suivant les dispositions contenues dans l'Annexe III.—2.

6. Des nouvelles obligations russes seront remises en représentation des intérêts consolidés échus et du capital devenu remboursable depuis la date de la cessation du paiement jusqu'au 1er novembre 1927.

7. Les réclamations autres que celles visées par les paragraphes 3 à 5 de la présente Annexe (dommages causés aux biens, droits et intérêts privés) seront, sous réserve d'accords particuliers entre le gouvernement soviétique et les Puissances étrangères intéressées, réglées conformément aux principes suivants:

Les réclamants auront le droit d'exiger la restitution de biens, droits et intérêts.

Si les biens, droits et intérêts existent encore et peuvent être identifiés, ils seront restitués et une indemnité pour l'usage qui en aura été fait et pour le dommage qui y aura été porté pendant la dépossession, sera, à défaut d'accord entre le gouvernement soviétique et l'intéressé, fixée par les tribunaux arbitraux mixtes. Les contrats de concessions relatifs à des entreprises d'utilité publique seront modifiés pour être mis en harmonie avec la situation économique actuelle, par exemple, en ce qui concerne les charges, la durée des concessions et les conditions d'exploitation.

Si les biens, droits et intérêts n'existent plus ou ne peuvent pas être identifiés, ou si le réclamant ne désire pas la restitution, il peut être satisfait à la réclamation par voie d'entente entre le gouvernement soviétique et l'intéressé, soit au moyen de l'attribution de biens, droits ou intérêts équivalents, à laquelle s'ajoutera une indemnité à fixer d'accord ou, à défaut, par les tribunaux arbitraux mixtes, soit au moyen de tous autres procédés de règlement qui seraient agréés.

Dans tous les autres cas, les réclamants auront droit à une indemnité calculée sur une base monétaire et fixée par les tribunaux arbitraux mixtes.

Note.—Dans l'opinion des experts il sera peut-être nécessaire d'ajouter quelques dispositions visant le cas de réclamations pour destruction, perte ou dommage de propriétés, biens ou intérêts acquis postérieurement aux événements de 1917. Il pourra être désirable de donner aux Tribunaux Mixtes le pouvoir, au moins dans certains cas, de tenir compte de cette circonstance s'ils estiment que le prix, auquel la propriété a été acquise, rendrait inéquitable le paiement d'une indemnité basée sur la totalité de la valeur.

8. Pour la fixation de l'indemnité le tribunal tiendra compte principalement de la valeur réelle en roubles au 1er novembre 1917 des biens, droits et intérêts, mais pourra prendre en considération les circonstances temporaires et spéciales qui ont pu, à ce moment, diminuer matériellement cette valeur.

9. Si un débiteur a droit ou avait eu droit, s'il avait été ressortissant étranger, à réclamer une indemnité en vertu du chapitre 1er, le créancier peut (que ce débiteur ait lui-même réclamé ou non une indemnité) réclamer directement au gouvernement soviétique aux lieu et place du débiteur, la réparation de la perte résultant pour lui du non paiement de la dette.

Tous biens, droits et intérêts restitués conformément au paragraphe 7, seront grevés des charges ou obligations qui y étaient attachées à la date du 1er novembre 1917, sans que cela porte atteinte au droit du créancier de formuler directement une réclamation contre le gouvernement soviétique.

10. Toute responsabilité, assumée par le gouvernement soviétique en vertu du paragraphe précédent, sera réglée par la remise de l'indemnité payable au débiteur; si le gouvernement soviétique a déjà payé l'indemnité au débiteur, il peut recouvrer sur ce dernier la somme qui aura été payée au créancier, mais le débiteur pourra s'acquitter au moyen de nouvelles obligations russes.

11. Les sociétés financières, industrielles ou commerciales russes qui, au 1er novembre 1917, étaient contrôlées par des ressortissants étrangers ou dans lesquelles à la même date ceux-ci possédaient des intérêts relativement importants, seront, si la majorité des intérêts étrangers (actionnaires ou obligataires) le désire, considérées comme comprises dans l'expression "ressortissants des autres Puissances" employée dans le chapitre 1er et ses annexes.

12. Dans les cas où une réclamation n'est pas faite par application du paragraphe précédent ou de quelqu'autre disposition du présent chapitre ou de ses annexes, tout ressortissant étranger ayant des intérêts dans une société russe peut réclamer une indemnité conformément à l'article 3, pour dommages causés à ses intérêts dans ladite société.

13. Les réclamations autres que celles qui sont visées par les paragraphes 3 à 5 ci-dessus, mais comprenant les réclamations tendant à obtenir des indemnités pécuniaires pour mort ou dommage corporel seront transmises par la Commission aux Tribunaux Arbitraux Mixtes aux fins de l'attribution et de la fixation, aussi rapidement que possible, d'une indemnité calculée sur une base monétaire.

14. Toutes les réclamations seront enregistrées à la Commission de la dette russe et les options seront exercées dans le délai d'un an à dater de l'établissement de la Commission ou dans tel délai plus étendu que la Commission pourra autoriser pour certaines réclamations particulières ou catégories de réclamations. Le gouvernement soviétique russe ne sera pas responsable pour toutes réclamations qui n'auront pas été enregistrées dans les délais prescrits.

15. Aucune réclamation ne sera admise concernant des droits qui avaient légalement cessé d'exister avant mars 1917.

16. Les taux de conversion entre les roubles papier et les diverses monnaies étrangères seront fixés par la Commission de la dette russe au moment de l'émission des nouvelles obligations russes. A cet effet, la Commission établira d'abord la valeur moyenne en or du rouble en octobre 1917; elle calculera ensuite l'équivalent de cette valeur-or en chacune des monnaies étrangères, à l'époque de l'émission des nouvelles obligations russes.

17. Le montant de toutes les indemnités allouées par les Tribunaux Arbitraux Mixtes sera augmenté des intérêts au taux prévu par le paragraphe 2 de l'annexe III, et comptés à partir du 1er novembre 1917.

Annexe III

Nouvelles obligations russes

1. Toutes les indemnités pécuniaires accordées à la suite de réclamations formulées contre le Gouvernement soviétique seront réglées par la remise de nouvelles obligations russes pour le montant fixé par les Tribunaux arbitraux mixtes. Les conditions dans lesquelles ces obligations seront remises ainsi que toutes autres questions naissant de la conversion des anciens titres, et des opérations concernant les nouvelles émissions, seront déterminées par la Commission de la dette russe.

2. Les obligations produiront un intérêt, dont le taux sera fixé par la Commission de la dette russe. Elles seront exemptes, en ce qui concerne l'intérêt et le capital, de tous impôts russes présents et futurs et seront remboursables par voie de tirage au sort annuel.

3. En principe, les obligations seront libellées dans la monnaie du pays du porteur. Toutefois, la Commission de la dette pourra autoriser celui-ci, s'il le demande, à prendre des obligations libellées dans la monnaie de certains pays déterminés.

4. Afin de déterminer la valeur des obligations en vue des paiments à effectuer en vertu des présentes dispositions, les obligations seront escomptées au taux d'intérêt qui sera fixé conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

5. Les obligations seront garanties par l'ensemble des ressources de l'état russe.

ou 5. Les obligations seront garanties en premier lieu par des ressources spéciales choisies en conformité avec l'annexe I.-2 d) et en second lieu sur l'ensemble des ressources de la Russie.

6. Jusqu'au 1er novembre 1927, les intérêts seront consolidés et le Gouvernement soviétique russe ne sera forcé d'amortir aucune obligation. Il appartiendra à la Commission de la dette d'émettre une série spéciale d'obligations en représentation des intérêts consolidés. Les obligations ainsi émises en représentations d'intérêts comporteront les mêmes droits et seront, à tous égards, semblables aux nouvelles obligations russes, exception faite d'une priorité de remboursement au cours de la période moratoire si un remboursement est alors possible.

7. Le Gouvernement soviétique russe sera autorisé, s'il le désire, à procéder à des tirages pendant la période moratoire, en réservant la priorité aux obligations émises en représentation d'intérêts.

7. La Commission de la dette russe décidera si le produit des revenus affectés permet des tirages pendant la période moratoire. Dans ces tirages, la priorité sera réservée aux obligations émises en représentation d'intérêts.

Chapitre II.—(A) *Administration de la justice*

Article 8

Le Gouvernement soviétique russe devra s'engager à pourvoir à une bonne administration de la justice conformément aux principes ci-après:—

(1) Indépendance du pouvoir judiciaire vis-à-vis du pouvoir exécutif.

(2) Justice rendue publiquement par des magistrats professionnels, indépendants et inamovibles.

(3) Application d'une législation préalablement rendue publique, égale pour tous et sans effet rétroactif; cette législation assurera aux étrangers les garanties nécessaires contre les arrestations arbitraires et la violation du domicile.

(4) Libre accès des tribunaux pour les étrangers auxquels aucune incapacité ne devra être imposée en tant qu'étrangers; droit pour les étrangers de se faire représenter devant les tribunaux par des avocats de leur choix.

(5) Les règles de procédure à observer devant ou par les tribunaux seront de nature à faciliter une sérieuse et rapide administration de la justice. Le droit d'appel et de révision sera assuré.

(6) Droit pour les parties à un contrat d'y stipuler qu'une loi étrangère sera applicable et obligation, dans ce cas, pour les tribunaux d'appliquer ladite loi.

(7) Etablissement d'une procédure équitable pour assurer l'exécution des jugements dûment rendus par les tribunaux étrangers, y compris les jugements rendus en matière de contrats commerciaux par lesdits tribuneux en conformité d'une stipulation desdits contrats attributive de juridiction.

(8) Reconnaissance des stipulations soumettant à l'arbitrage toutes ou certaines contestations pouvant naître d'un contrat; Des dispositions devront être édictées pour donner effet aux décisions arbitrales, même rendues en pays étranger, en conformité de ces stipulations.

(B)—*Conditions d'établissement en Russie*

Article 9

Le Gouvernement soviétique russe devra s'engager à permettre aux étrangers l'entrée et la sortie du territoire russe en conformité avec la pratique ordinaire des Etats.

Article 10

Les étrangers séjournant en Russie devront être exempts de toute espèce de service obligatoire, ainsi que de toutes contributions, quelles qu'elles soient, imposées en remplacement des services personnels. Ils ne seront soumis à aucun emprunt forcé.

Article 11

Les étrangers devront avoir la liberté de communiquer sans entrave par la poste, le télégraphe ou la télégraphie sans fil et de se servir de codes télégraphiques dans les conditions et conformément aux règlements établis par les conventions télégraphiques internationales.

Article 12

Les étrangers devront jouir de toute la protection et de tous les droits et facilités, qui leur seront nécessaires pour pouvoir se livrer à tous commerce, profession ou occupation autorisés, en conformité avec la pratique ordinaire des Etats; ils ne devront être soumis à aucune mesure de discrimination ni à aucune restriction en raison de leur nationalité. Ils ne devront pas être contraints de s'affilier à aucune organisation locale.

Article 13

Aucune discrimination au détriment des ouvriers employés dans des entreprises appartenant à des étrangers ou dirigées par des étrangers, ne sera faite en ce qui concerne le service militaire ou le travail obligatoire; aucune taxe de remplacement ne devra être imposée à cet égard.

Article 14

Les étrangers devront avoir les facilités appropriées pour voyager sur les chemins de fer, routes et voies d'eau en Russie ainsi que pour y faire transporter leurs biens et marchandises. Ces facilités ne devront pas être inférieures à celles accordées aux entreprises gouvernementales russes ou aux ressortissants russes; elles devront être appliquées sans discrimination.

ARTICLE 15

Le droit de réquisition ne pourra être exercé que dans des circonstances exceptionnelles et moyennant une juste indemnité payable au moment de la réquisition.

ARTICLE 16

Les sociétés et associations étrangères régulièrement constituées devront avoir la liberté de se livrer à toutes les sortes d'affaires permises aux étrangers en Russie et à cet effet elles jouiront des mêmes droits que les particuliers, y compris le droit d'accès devant les tribunaux.

ARTICLE 17

Les sociétés étrangères et les particuliers étrangers, ainsi que les compagnies et les associations étangères, se livrant en Russie à un commerce, une profession ou une occupation autorisée, ne devront être soumis à aucune taxe plus élevée que celle supportée par les ressortissants russes.

Le système des impôts ne devra pas, en fait, imposer aux succursales des sociétés étrangères se livrant en Russie à un commerce, une profession ou une occupation autorisée, une plus lourde charge d'impôts que celle supportée par des entreprises similaires conduites par des sociétés russes.

ARTICLE 18

Le Gouvernement soviétique russe devrait être invité à adhérer aux conventions internationales pour la protection de la propriété industrielle, littéraire et artistique.

(C)—*Traités et conventions*

Note.—Toutes questions concernant les Traités et Conventions politiques sont réservées.

ARTICLE 19

Les traités et conventions multipartites ayant un caractère économique, technique ou légal, et auxquels les anciens Gouvernements russes étaient partie, devront être considérés comme continuant à lier la Russie.

ARTICLE 20

Les parts contributives dues par la Russie pour l'entretien des Bureaux ou offices centraux établis par les Traités et Conventions visés à l'article 19 devront être acquittées. Toutes autres réclamations de ou contre la Russie pour non exécution des dispositions de ces Traités et Conventions devront être abandonnées.

ARTICLE 21

Sous réserve des dispositions contenues dans le chapitre 1[er], les Traités ou Conventions bilatéraux d'un caractère économique, technique ou légal passés entre la Russie et une Puissance étrangère et n'ayant pas été dénoncés jusqu'à ce jour ne seront pas regardés comme ayant perdu leur effet; leur maintien sera traité séparément avec le Gouvernement russe par la Puissance intéressée.

SECTION III.—*Mesures par lesquelles la prompte restauration de la Russie serait facilitée*

La remise en exploitation dans le plus bref délai des entreprises quelles qu'elles soient, qui appartenaient à des étrangers avant les événements de 1917 et l'établisse-

ment de nouvelles entreprises seront d'un très grand secours pour la reconstitution rapide de la Russie.

En conséquence, dans l'état actuel des choses, cette reconstitution sera facilitée par les mesures suivantes:

Article 22

Les étrangers qui entreront en Russie pour y exercer leur profession, commerce, industrie ou métier, seront libres d'importer les vivres, vêtements et outillage qui leur seront personnellement nécessaires et qui ne pourront faire l'objet d'aucune sorte de réquisition.

Ils pourront, dans les mêmes conditions, importer des vivres et vêtements pour l'usage exclusif du personnel et des ouvriers, employés par eux, tant russes qu'étrangers; il en sera de même notamment pour les médicaments, objets de pansements, etc., dont ils auront besoin pour eux-mêmes et pour leur personnel.

Article 23

La délivrance d'un passeport par les autorités russes compétentes conférera au titulaire la protection complète des autorités russes et le libre exercice de son industrie, commerce, métier ou profession.

Article 24

Aucune perquisition ne pourra être opérée au domicile ou établissement d'un étranger établi en Russie, son arrestation ne pourra être opérée sans l'assistance ou le consentement du Consul dont il relève.

En cas de comparution devant un tribunal russe en raison d'une poursuite pénale, la sentence ne pourra être exécutée qu'avec le consentement du Consul.

Une poursuite pour cause politique ne pourra avoir d'autre sanction que l'expulsion, sous la condition indiquée ci-dessus.

Article 25

Les entreprises appartenant à des étrangers ou dirigées par eux seront exploitées dans des conditions de complète liberté y compris la liberté d'engagement et de congédiement des ouvriers, sous réserve de l'application des lois d'hygiène et de travail, conformément à la pratique générale des autres pays.

En cas de besoin, les salaires seront fixés par des Commissions paritaires.

Article 26

L'acquisition aussi bien en Russie qu'à l'étranger de tous produits et matières premières nécessaires à la restauration de l'industrie et leur transport seront facilités par le Gouvernement russe.

Article 27

Les impôts, taxes et autres redevances frappant l'industrie, le commerce ou les professions des étrangers établis en Russie ne seront pas de nature à empêcher une rémunération normale des capitaux investis.

Article 28

Il sera créé des zones franches dans un certain nombre de ports.

PARTIE II

Restauration de l'Europe

L'élaboration d'un projet de convention n'a pas été essayée, mais les résolutions ont été rédigées sous une forme permettant, si on l'estimait désirable, de les incorporer dans une convention.

Ces résolutions sont groupées en trois sections:—

Section I—Financière.
Section II—Economique.
Section III—Transports.

I—Section Financière

Chapitre I—*Monnaies*

Article 29

C'est une condition essentielle de la reconstruction économique de l'Europe que chaque pays parvienne à stabiliser la valeur de sa monnaie. Aucun pays ne peut être maître du cours de sa propre monnaie, aussi longtemps que subsiste dans son budget annuel un déficit auquel il est fait face par l'émission de papier monnaie, ou par l'ouverture de crédits en banque. Il appartient à chaque pays de triompher de ce déficit par son effort indépendant et personnel; alors seulement, la voie sera ouverte à l'assainissement de sa monnaie.

Article 30

Les mesures d'assainissement monétaire seront facilitées si l'on parvient à développer la pratique d'une coopération constante entre les banques centrales. Une association ou une entente permanente pour la coopération des banques centrales, association ou entente qui ne serait pas nécessairement limitée à l'Europe, donnerait la possibilité de coordonner la politique suivie en matière de crédits, sans entraver la liberté de chaque banque. Il est suggéré qu'une réunion des représentants des banques centrales ait lieu à une date prochaine afin d'examiner les moyens les plus convenables pour donner effet à la présente recommandation.

Article 31

Il est désirable que toutes les monnaies européennes soient basées sur un étalon commun.

Article 32

L'or est le seul étalon commun que, à l'heure actuelle, tous les Etats européens pourraient se mettre d'accord pour adopter.

Article 33

Dans un certain nombre de pays, il ne sera pas possible, pendant quelques années, de rétablir effectivement un étalon or; mais il est de l'intérêt général que les gouvernements européens déclarent, dès à présent, que tel est le but final vers lequel ils tendent et qu'ils se mettent d'accord sur le programme par l'application duquel ils se proposent d'atteindre ce but.

Article 34

Dans tous les pays, la première mesure à prendre pour rétablir un étalon or sera d'équilibrer chaque année les dépenses publiques, sans avoir recours à l'ouverture de nouveaux crédits sans contrepartie.

Article 35

La seconde mesure consistera à déterminer et à fixer la valeur or de l'unité monétaire. Cette mesure ne pourra être prise, dans chaque pays, que lorsque les circonstances économiques le permettront; chaque pays devra, en effet, trancher alors une question vitale: entend-il adopter l'ancienne parité de l'or ou une nouvelle parité voisine de la valeur du change, à ce moment, de son unité monétaire.

Article 36

Ces mesures pourraient à elles seules suffire à établir un étalon or; mais le succès de son maintien serait efficacement favorisé non seulement par l'association ou l'entente ci-dessus proposées, entre les banques centrales, mais encore par la conclusion au moment opportun, d'une convention internationale. L'objet de cette convention serait de centraliser et de coordonner les demandes d'or et d'éviter ainsi dans le pouvoir d'achat de ce métal, les amples variations que, sans ces précautions, pourraient provoquer les efforts simultanés et concurrents qui seront faits par plusieurs pays pour se procurer des réserves métalliques. On suggère que la convention contienne des dispositions tendant à l'économie dans l'usage de l'or, par le maintien de réserves sous forme de balances à l'étranger; on citera, à cet égard, le système dit de l'étalon or de change *"gold exchange standard"*, ou un système de compensations internationales.

Chapitre II—*Crédits*

Article 37

Il n'est pas douteux que l'on pourra de nouveau compter sur l'appui du crédit privé, dès que les changes auront été stablilisés et que la confiance aura été restaurée; mais d'autre part, on s'accorde à reconnaître que, dans la situation actuelle, un organisme spécial est nécessaire pour faciliter sans délai la collaboration des pays économiquement plus forts à l'œuvre de reconstitution. C'est pourquoi, il convient d'accueillir avec satisfaction les négociations actuellement en cours pour la création d'un consortium international.

Article 38

Il est essentiel que les pays qui ont besoin de crédit prennent immédiatement des mesures afin que leurs ressources puissent servir de gages pour l'aide qui leur est nécessaire, que cette aide soit donnée par le consortium international dont la création est envisagée ou par toute autre voie; à cette fin, ces pays devraient se concerter le plus tôt possible avec le consortium, quand il aura été créé, ou avec tout autre organisme.

Chapitre III—*Changes*

Article 39

Un des principaux obstacles dans la voie de la restauration du commerce est l'effondrement et l'instabilité d'un grand nombre des changes européens, et cela est dû, pour la plus grande partie, à la continuelle dépréciation de la monnaie, au défaut de production pour l'exportation et à l'absence de facilités commerciales.

Le contrôle artificiel des opérations de change, que ce soit en exigeant des licences pour les opérations de change ou en limitant les prix auxquels les opérations peuvent être effectuées, ou en empêchant la liberté des opérations de change à terme, sont vaines et nuisibles.

En conséquence, il est recommandé que tous règlements de la nature ci-dessus indiquée, tendant à restreindre les fluctuations du change au moyen d'un contrôle artificiel des opérations de change, soient abolis le plus tôt possible.

ARTICLE 40

Dans les douze mois qui suivront un progrès sérieux réalisé dans la restauration des changes d'un pays, toutes les restrictions particulières imposées aux importations de ce pays, en raison de la dépréciation de son change, seront abolies.

Note.—Quelques-uns des experts désiraient ajouter que l'interdiction de certaines transactions devait également être condamnée. Mais d'autres experts n'ont pu accepter cette addition sans préciser qu'elle était faite sous réserve des règlements qui pourraient être adoptés uniquement à l'effet d'empêcher l'exportation des capitaux.

II.—SECTION ÉCONOMIQUE

CHAPITRE I.—*Tarifs douaniers et restrictions douanières*

ARTICLE 41

En raison de l'accord relatif aux restrictions et aux prohibitions signé à la Conférence de Porto Rosa en novembre 1921 (Protocole, n. 1) par les représentants de certains Etats, il est suggéré que ces Etats adoptent les recommandations de cette Conférence et prennent les mesures nécessaires pour leur donner effet sans délai.

ARTICLE 42

Considérant que le développement d'un commerce normal avec tous les pays n'est possible que si les commerçants sont en mesure de déterminer exactement, quelque temps à l'avance, le régime légal dans chaque pays, des importations et des exportations, il est proposé que les taxes douanières ainsi que les restrictions douanières relatives aux importations et aux exportations, soient établis conformément aux principes suivants.

(A) *Tarifs douaniers*

ARTICLE 43

Tous les tarifs douaniers devraient être rendus publics; leur publication devrait être accompagnée, pour chaque catégorie de marchandises, de l'indication claire et précise de toutes les taxes auxquelles est assujettie l'importation ou l'exportation de ces marchandises.

ARTICLE 44

Dans la mesure du possible, les tarifs devraient être applicables durant des périodes de temps assez longues; les tarifs ou les règlements douaniers devraient être modifiés aussi rarement que possible, toute modification étant dûment publiée. On abandonnerait entièrement la pratique de remaniements fréquents pour des raisons de guerre économique.

ARTICLE 45

Aucun droit ne devrait être maintenu, ou établi après........................ sur les exportations de matières premières, à l'exception des droits dont le maintien ou l'établissement se recommanderait pour des raison d'ordre fiscal; les droits d'exportation établis dans ces conditions devraient être appliqués sans aucune discrimination entre les pays étrangers destinataires.

(B) *Prohibitions d'importations et d'exportations*

ARTICLE 46

Le système de prohibitions ou de restrictions que certains Etats ont institué temporairement, soit à l'importation, soit à l'exportation, comme une sauvegarde de leurs

finances ou un moyen de contrôler leur marché, est en principe nuisible, au point de vue de la restauration économique de l'Europe. Toutefois, chaque pays a le droit, dans la limite des Traités, de prohiber d'une manière absolue l'importation de certaines catégories de marchandises, dans l'intérêt de l'hygiène publique, de la sécurité ou de la moralité nationales, ou pour d'autres raisons spéciales; chaque pays a également le droit de n'autoriser l'importation de certains articles que s'ils sont consignés à des organismes reconnus soit pour donner effet à un monopole d'Etat, soit pour s'assurer que l'ensemble des importations de cette nature est affecté à un usage déterminé; mais les prohibitions édictées pour ces objets devront être rendues publiques, et leur portée sera aussi restreinte que possible. Les prohibitions et monopoles ainsi établis ne devront pas être employés pour établir des discriminations arbitraires entre différents marchés ou divers centres d'approvisionnement.

Article 47

Au cas où, pour une raison quelconque, on chercherait à limiter la quantité d'un article à importer par les voies ordinaires de commerce, cette limitation devrait être réalisée par l'établissement de droits de douanes plutôt que par un système de prohibitions, modifié par des dérogations; tous les gouvernements devraient immédiatement examiner la possibilité d'abandonner un tel système ou de réduire au strict minimum le nombre des articles auquel il est applicable; la situation générale d'avant-guerre devrait pouvoir être, à cet égard, rétablie aussitôt que possible et, en tout cas, avant. . ...sauf dans la mesure où elle a été modifiée par des conventions internationales d'un caractère général, conclues depuis le début de la guerre.

Article 48

En attendant la compète abolition du système des prohibitions accompagnées de dérogation, des dérogations pourront être accordées à des conditions rendues publiques, établies sans ambiguité et uniformément applicables.

Tout commerçant devrait, par conséquent, être en mesure d'apprécier aisément, à l'avance, si et à quelles conditions une dérogation peut être obtenue. Le régime des dérogations devrait être aussi simple que possible, et toutes les dispositions devraient être prises pour que les demandes de dérogations soient examinées rapidement par des organismes compétents institués à cet effet. Dans l'octroi des dérogations, aucune discrimination d'aucune sorte ne devrait être faite en raison de la nationalité de l'importateur, de l'origine ou de la nature des marchandises; cet octroi ne devrait pas dépendre des prix auxquels les marchandises seront achetées.

Article 49

Mutatis mutandis, des dispositions semblables à celles qui sont énoncées aux articles 46 à 48 devraient être appliquées relativement à toute restriction des exportations qu'un gouvernement peut estimer nécessaires afin de sauvegarder la sécurité nationale ou pour conserver ses ressources économiques; le régime des dérogations devrait ne permettre aucune discrimination en ce qui concerne les prix auxquels les marchandises devront être vendues.

(C) *Dispositions générales*

Article 50

Dans les cas où, soit l'admission ou le transit de marchandises quelconques dans un pays, soit les droits imposables à ces marchandises dépendent de la réalisation de certaines conditions techniques, concernent par exemple, leur composition, leur degré de pureté, leur zone d'origine, leur condition au point de vue sanitaire, les Gouverne-

ments devront conclure entre eux des arrangements stipulant l'acceptation, suivant des règles ou des principes fixés d'accord, de certificats délivrés par les établissements scientifiques, les autorités reconnues ou les agences du pays d'origine des marchandises, ayant compétence à cet effet.

ARTICLE 51

Les mesures nécessaires devront être prises pour assurer que la disposition qui précède soit observée conformément à sa lettre et à son esprit par toutes les autorités gouvernementales, centrales ou locales, et qu'aucun règlement de caractère administratif soit édicté qui irait à l'encontre desdites dispositions.

ARTICLE 52

Il est désirable de prendre des dispositions pour que, de temps à autre, une organisation paraissant désignée à cet effet, par exemple la Société des Nations, procède à une enquête sur les résultats obtenus par les différents Etats dans l'application des principes énoncés dans les dispositions qui précèdent.

ARTICLE 53

Tous les gouvernements intéressés devront informer sans délai l'organisme prévu à l'article 52 de toutes les modifications introduites dans leurs tarifs douaniers et dans leurs règlements concernant les prohibitions ou les restrictions d'importations ou d'exportations.

Note 1.—En plus des dispositions contenues dans les articles 41 à 53, on a considéré une suggestion tendant à soumettre à la Conférence de Gênes l'adoption de résolutions prévoyant la concession réciproque pendant une certaine période entre toutes les nations représentées du traitement de la nation la plus favorisée en matière douanière, sauf certaines réserves qui seraient nécessaires pour répondre à des difficultés spéciales. S'il a été généralement reconnu que, pour des motifs purement économiques, une semblable disposition pourrait être accueillie favorablement dans la situation générale actuelle, quelques-uns des experts n'ont pas cru pouvoir accepter ces propositions telles qu'elles étaient présentées.

Note 2.—Les experts ont examiné également l'opportunité de faciliter l'usage de clauses compromissoires dans les contrats commerciaux relatifs à des affaires traitées avec l'étranger. Ils ont été d'accord pour reconnaître que la question méritait d'être examinée avec soin; mais, en égard en particulier à ses aspects techniques et juridiques, ils ont estimé qu'une nouvelle étude était nécessaire avant qu'une résolution pût être préparée pour être soumise à la Conférence de Gênes.

CHAPITRE II.—*Traitement des étrangers se livrant aux affaires*

ARTICLE 54

Les entreprises ou les personnes étrangères exerçant un commerce ou une profession, ou ayant une occupation autorisée ne devraient pas être soumises à des impôts autres ou plus lourds que ceux auxquels sont assujettis les nationaux du pays.

La taxation des sociétés étrangères devrait être basée sur des principes similaires; le système de taxation devrait être organisé et appliqué de telle manière que les succursales des sociétés étrangères exerçant sur le territoire d'un autre pays un commerce ou une profession ou y ayant des occupations, ne devraient pas supporter dans ce pays des charges fiscales plus lourdes que n'en supportent les entreprises exploitées dans le même pays par des sociétés nationales.

Article 55

Il est désirable qu'en matière de visa des passeports tous les pays adoptent sans délai et mettent en pratique, dans leur intégralité, les recommandations de la Conférence Internationale sur les passeports, les formalités douanières et les billets directs internationaux, tenue à Paris en octobre 1920 sous les auspices du comité provisoire des communications et du transit de la Société des Nations.

Note.—Les principales résolutions adoptées à Paris peuvent être résumées comme suit:

a) Abolition du visa de sortie;
b) La durée de validité des visas d'entrée devra être, en général, d'un an. Les visas de transit seront valables pendant la même période que le visa du pays de destination;
c) Les droits perçus pour l'octroi du visa seront au maximum:
  visa d'entrée (10 francs or);
  visa de transit (1 franc or).
d) Sauf raisons exceptionnelles (indésirables), le visa de transit sera donné, sur-le-champ et sans enquête préalable, sur la seule production du visa d'entrée dans le pays de destination, s'ajoutant aux visas de transit des pays intermédiaires.

Chapitre III.—*Protection de la propriété industrielle, littéraire et artistique.*

Article 56

Il est désirable que tous les Etats européens, qui ne l'ont pas encore fait, prennent immédiatement des mesures pour adhérer à la Convention Internationale pour la protection de la propriété industrielle, signée à Paris le 20 mars 1883, et revisée à Washington en 1911, ainsi qu'à la Convention Internationale sur la protection de la propriété littéraire et artistique, signée à Berne le 9 septembre 1886, revisée à Berlin le 13 novembre 1908 et complétée par le Protocole additionnel signé à Berne le 20 mars 1914.

Article 57

En attendant l'adhésion prévue à l'article 56, chaque Etat européen, dans lequel la propriété industrielle, littéraire ou artistique ne fait pas actuellement l'objet d'une protection réciproque avec un autre Etat, devrait, sous conditions de réciprocité accorder à cette propriété une protection efficace; en outre—et en tant que—lesdits droits n'ont pas fait ou ne feront pas l'objet de dispositions des traités de paix avec l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Bulgarie et la Turquie; tout Etat devrait reconnaître, restituer et protéger ces droits qui appartiendraient à des ressortissants d'autres Etats, et qui seraient actuellement reconnus sur son territoire, si des mesures législatives ou administratives de caractère exceptionnel n'avaient été prises depuis le 1er août 1914 à la suite de guerres ou de révolution.

Note.—Dans l'opinion de quelques experts, il est hautement désirable que tout Etat européen qui n'y serait pas déjà partie donne son adhésion à l'Arrangement signé à Madrid le 14 avril 1891 pour la répression des fausses dénominations d'origine.

Section III.—*Transport.*

Article 58

Le bon rendement des transports étant une condition essentielle de la renaissance de la production et du commerce, il est désirable que les Etats continuent à appliquer

leurs incessants efforts à la restauration et à l'amélioration de l'organisation de leurs chemins de fer, de leurs ports et autres moyens de communication; si des inspections sous la direction d'experts compétents étaient nécessaires et si les ressources actuelles d'un Etat se trouvaient insuffisantes pour restaurer l'installation et le matériel fixe de ces entreprises, y compris les approvisionnements en combustible, des mesures devraient être prises sans délai pour donner assistance, soit au moyen du consortium international lorsqu'il sera créé, soit par tout autre moyen.

Article 59

Les principes de la convention pour la réglementation du trafic international par chemins de fer, signée à Porto-Rosa le 23 novembre 1921, devront être immédiatement appliqués à tous les Etats européens représentés à Gênes. Le Conseil de la Société des Nations devrait être invité à faire une enquête sur les mesures déjà prises pour donner effet aux conventions et recommandations de Porto-Rosa.

Article 60

Il est désirable que les représentants des administrations des chemins de fer dans les pays intéressés se réunissent en conférence pour déterminer quelles autres mesures sont nécessaires à la restauration des conditions du trafic international au moins aussi favorables que celles d'avant guerre et s'entendent sur les recommandations à soumettre à leurs gouvernements. Des conférences analogues devraient être tenues au sujet des communications par eau et des ports.

Il est également désirable de considérer favorablement les recommandations de ces conférences en vue de leur application immédiate ou, s'il est nécessaire, en vue de la conclusion aussitôt que possible de conventions destinées à leur donner effet.

Article 61

Le régime des transports internationaux ne devrait pas être déterminé par des considérations politiques mais plutôt par des considérations commerciales et techniques, comme dans le cas des conventions conclues à Barcelone le 20 avril 1921, au sujet de la liberté du transit et du régime des voies navigables d'intérêt international, ensemble avec le protocole additionnel à ladite convention et les recommandations relatives au régime international des chemins de fer. Il est désirable que soient élaborées et mises en vigueur dans le plus bref délai possible les diverses autres conventions prévues par les traités.

Annexe D

TRAITÉ RUSSO-ALLEMAND, 16 AVRIL 1922

Le gouvernement de la République fédérative des Soviets socialistes russes, représenté par le commissaire des Affaires étrangères, George Tchitchérine, et par le sous-commissaire des Affaires étrangères, Maxim Litvinoff,

et

le gouvernement allemand, représenté par ,
se sont entendus sur les dispositions suivantes:—

Article I

Les deux gouvernements conviennent que toutes les questions résultant de l'état de guerre entre l'Allemagne et la République fédérative des Soviets socialistes russes seront réglées entre l'Allemagne et la Russie de la manière suivante:—

(*a*) L'Allemagne et la République des Soviets renoncent mutuellement à être remboursées de leurs dépenses de guerre et des dommages causés par la guerre, c'est-à-dire des dommages causés à eux et à leurs ressortissants dans la zone des opérations de guerre par les mesures militaires, y compris toutes les réquisitions opérées en pays ennemi. Ils renoncent de même à être remboursés des dommages civils causés aux civils, c'est-à-dire des dommages causés aux ressortissants des deux pays par des mesures d'exception et par toutes mesures de violence prises par une autorité d'Etat de l'autre partie.

(*b*) Toutes les relations juridiques concernant les questions de droit public ou privé résultant de l'état de guerre, y compris la question des navires marchands qui ont été acquis par l'une ou l'autre partie, durant la guerre, seront réglées d'après le principe de la réciprocité.

(*c*) L'Allemagne et la Russie renoncent mutuellement au remboursement des frais causés par les prisonniers de guerre, de même l'Allemagne renonce au remboursement des frais causés par l'internement des soldats de l'armée russe. Le gouvernement russe renonce au remboursement des sommes que l'Allemagne a tirées de la vente du matériel de l'armée russe transporté en Allemagne.

Article II

L'Allemagne renonce à toutes les revendications qui résultent de la mise en pratique des lois et mesures de la Russie des Soviets qui ont affecté les ressortissants allemands et les droits de l'Allemagne elle-même, sous la réserve toutefois que les Soviets n'accorderont pas de réparations pour les réclamations analogues qui pourraient être faites par d'autres puissances.

Article III

Les relations diplomatiques et consulaires entre l'Allemagne et la République fédérative des Soviets seront reprises immédiatement. L'admission des consuls dans les deux pays sera réglée par un accord spécial.

Article IV

Les deux gouvernements conviennent aussi que les droits des ressortissants d'une des deux parties sur le territoire de l'autre, ainsi que le règlement des relations commerciales, seront basés sur le principe de la nation la plus favorisée. Ce principe ne comprend pas les droits et les facilités concédés par le gouvernement soviétique à un autre Etat soviétique ou à un état qui aurait fait antérieurement partie de l'empire russe.

Article V

Les deux gouvernements s'engagent à s'aider réciproquement pour l'atténuation de leurs difficultés économiques dans l'esprit le plus bienveillant. En cas de règlement général de cette question sur une base internationale, ils s'engagent à avoir un échange de vues préalable. Le gouvernement allemand se déclare prêt à faciliter dans toute la mesure du possible la conclusion et l'exécution de contrats économiques entre les entreprises privées des deux pays.

Article VI

L'article I, paragraphe (b) et l'article 4 de cet accord entreront en vigueur après la ratification du document. Les autres articles entreront en vigueur immédiatement.

Fait en double, à Rapallo, le 16 avril 1922.

(Signé) Rathenau, (Signé) Tchitcherine.

ANNEXE E

NOTE À LA DÉLÉGATION ALLEMANDE

GÊNES, le 18 avril 1922.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT:

Les puissances soussignées ont appris avec étonnement que, dans la première phase des travaux de la conférence, l'Allemagne, sans en avoir référé aux autres puissances qui y sont représentées, a conclu en secret un traité avec le gouvernement des Soviets.

Les questions auxquelles s'applique ce traité font, en ce moment même, l'objet de négociations entre les représentants de la Russie et ceux de toutes les autres puissances invitées à la conférence, y compris l'Allemagne. Il y a une semaine à peine, le chancelier allemand lui-même déclarait à la séance d'ouverture que la délégation allemande collaborerait avec les autres puissances à la solution de ces questions dans un esprit d'absolue loyauté et de solidarité.

En conséquence, les puissances soussignées ont le devoir d'exprimer en toute franchise leur opinion à la délégation allemande.

La conclusion d'un pareil accord, alors que siège la conférence, est une violation des conditions que l'Allemagne a pris l'engagement d'observer lorsqu'elle y est entrée.

En invitant l'Alemagne à venir à Gênes et en lui offrant d'être représentée dans toutes les commissions sur un pied d'égalité, les puissances invitantes ont témoigné qu'elles étaient prêtes à écarter les souvenir de la guerre et elles ont donné à l'Allemagne l'occasion de collaborer loyalement, avec ceux qui furent ses ennemis, à l'œuvre européenne de la conférence. A cette offre, inspirée d'un esprit de bonne volonté et de solidarité, l'Allemagne a répondu par un acte qui détruit l'esprit de confiance mutuelle indispensable à la coopération internationale, esprit que cette conférence a pour but principal d'établir.

Dans toute conférence, des converstaions officieuses entre les parties sont permises et souvent désirables; de pareils échanges de vues sont profitables tant qu'ils sont destinés à faciliter l'œuvre commune et tant que les résultats sont soumis à la conférence pour faire l'objet de discussions et de décisions collectives. Ce n'est pas ce qu'a fait la délégation allemande.

Alors que la conférence siégeait et que l'Allemagne était représentée à la commission et à la sous-commission chargées de négocier une paix européenne avec la Russie sur la base des stipulations de Cannes, les représentants allemands dans cette commission ont, derrière le dos de leurs collègues, conclu en secret un traité avec la Russie, et cela sur les questions mêmes qu'ils s'étaient engagés à examiner en collaboration loyale avec les représentants des autres nations. Ce traité n'est soumis à aucun examen, ni à aucune sanction de la part de la conférence; nous le comprenons comme un traité définitif qu'on n'a pas l'intention de présenter à son jugement. Il constitue en fait une violation de certains des principes qui sont à la base de la conférence.

Dans ces conditions, les soussignés estiment qu'il ne serait ni juste ni équitable que l'Allemagne, après avoir conclu des arrangements particuliers avec la Russie, pût participer à la discussion des clauses d'un arrangement entre les pays qu'ils représentent et la Russie. Ils en concluent que les dédégués allemands, en agissant ainsi, ont renoncé à participer désormais à la discussion des clauses d'un accord entre les pays représentés à la conférence et la Russie.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de notre très haute considération.

(Signé) D. LLOYD GEORGE,
LOUIS BARTHOU,
FACTA,
K. ISHI,
G. THEUNIS,
EDOUARD BENES,
C. SKIRMUNT,
M. NINCIC,
CONST. DIAMONDY,
M. TEIXEIRA-GOMES.

Au président de la
délégation allemande,
Conférence de Gênes,
18 avril 1922.

ANNEXE F

(*a*) RÉPONSE DE LA DÉLÉGATION ALLEMANDE À LA NOTE DU 18 AVRIL

Délégation allemande, Gênes,
21 avril 1922.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT:

En réponse à la note du 18 de ce mois, signée par vous et par MM. les présidents des délégations française, britannique, japonaise, belge, tchéco-slovaque, polonaise, serbo-croate-slovène, roumaine et portugaise, j'ai l'honneur de vous faire observer ce qui suit:

Depuis plusieurs années, l'Allemagne a reconnu la République des Soviets russes. Mais, avant de pouvoir reprendre des relations normales, il fallait que les deux pays conclussent un arrangement afin de liquider les conséquences de l'état de guerre. Les négociations que les deux gouvernements avaient entamées à ce sujet étaient déjà assez avancées depuis quelques semaines pour permettre la conclusion d'un convention.

L'accord avec la Russie avait d'autant plus d'importance pour l'Allemagne que. dans ce cas, il était possible d'arriver, avec une des grandes nations ayant pris part à la guerre, à un état de paix excluant la perspective d'endettements indéfinis et permettant l'établissement de relations amicales affranchies des charges du passé.

L'Allemagne s'est rendue à Gênes animée du désir cordial de coopérer à la reconstitution d'une Europe souffrante, avec toutes les nations et confiante en leur esprit de solidarité à l'égard de leurs soucis réciproques.

Les propositions annoncées par le programme de Londres négligeaient les intérêts allemands. Leur acceptation aurait provoqué des demandes de réparations accablantes de la part de la Russie. Plusieurs dispositions auraient eu pour effet de charger l'Allemagne seule des conséquences de la législation décrétée sous le régime tsariste pendant la guerre.

A différentes reprises, la délégation allemande a attiré, au cours de conversations détaillées, l'attention de plusieurs membres des délégations des puissances invitantes sur ces graves inconvénients. Ces démarches toutefois sont restées sans résultat.

Par contre, la délégation allemande apprit que les puissances invitantes avaient entamé des négociations à part avec la Russie. Des communications relatives à ces

négociations firent supposer que l'on était sur le point de se mettre d'accord, mais sans avoir l'intention de tenir compte des intérêts légitimes de l'Allemagne. Sur ce, la délégation allemande jugea qu'elle se voyait forcée de sauvegarder ses intérêts directement, sinon, elle se serait vue, dans la séance de la commission, placée en face d'un projet qui, tout en étant inacceptable pour elle, eut été déjà arrêté par la majorité de ses membres.

C'est pourquoi le traité avec la Russie fut signé en corformité exacte avec le projet rédigé quelques semaines avant et la publication en fut faite aussitôt après.

Ces faits démontrent à l'évidence que la délégation allemande s'est engagée dans la voie des négociations avec la Russie, non pas par manque de sentiment de solidarité, mais pour des raisons inéluctables. Il en ressort tout aussi évidemment que la délégation allemande s'est efforcée de son mieux d'empêcher que sa façon de procéder ne revêtit un caractère clandestin.

Il serait parfaitement conforme au désir de la délégation allemande, si la conférence réussissait à jeter les bases d'un règlement général du problème russe, de faire entrer dans le cadre de ce règlement d'ensemble le traité germano-russe. Il semblerait bien possible de parvenir à cette fin. Le traité ne s'ingère nullement dans les relations des puissances tierces avec la Russie.

De plus, chacune de ses clauses s'inspire de l'idée dont vous avez justement déclaré la réalisation comme étant le but principal de la conférence, l'idée qui consiste à considérer le passé comme définitivement clos et à créer une base pour l'œuvre commune de reconstitution pacifique.

En ce qui concerne le traitement ultérieur des problèmes russes par la conférence, la délégation allemande estime, elle aussi, à propos de ne plus prendre part aux délibérations de la première commission au sujet des questions correspondant à celles déjà réglées entre l'Allemagne et la Russie que pour autant que sa collaboration sera désirée.

Par contre, la délégation allemande reste intéressée à toutes questions confiées à la première commission qui n'auraient pas trait aux problèmes réglés dans le traité germano-russe.

C'est avec satisfaction que la délégation allemande a suivi la marche des négociations au sein des commissions.

Elle se sent une avec l'esprit de solidarité et de confiance dont ces travaux se sont inspirés. Loin de vouloir s'écarter de la coopération européenne, elle est prête à concourir à l'œuvre de la conférence de Gênes dans l'idée de rétablir des relations fécondes entre l'est et l'ouest.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma très haute considération.

(Signé) WIRTH.

(*b*) RÉPONSE À LA NOTE ALLEMANDE DU 21 AVRIL 1922

GÊNES, 23 avril 1922.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Les soussignés désirent vous accuser réception de votre réponse à leur note du 18 avril où se trouvait définie l'attitude qu'ils ont été dans l'obligation d'adopter en présence du traité conclu entre les délégations russe et allemande.

Ils constatent avec satisfaction que la délégation allemande se rend compte qu'après la conclusion d'un accord séparé avec la Russie sur des questions qui sont du ressort de la conférence, il n'est pas désirable qu'ils participent désormais à la discussion d'un accord entre la Russie et les divers Etats représentés à la conférence.

Les soussignés auraient préféré s'abstenir de poursuivre toute nouvelle correspondance sur ce sujet. Mais il y a dans votre lettre certaines allégations qu'ils se voient obligés de rectifier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 35

D'après votre lettre, la délégation allemande a été forcée de conclure un accord séparé avec la Russie par suite du refus que des membres des délégations des puissances invitantes auraient opposé à l'examen des graves difficultés que les propositions formulées par leurs experts à Londres auraient créées pour l'Allemagne. Les représentants soussignés des puissances invitantes ont fait une enquête auprès des membres de leurs délégations respectives, et ils ont constaté qu'il n'y a pas l'ombre d'une justification de cette allégation.

A plusieurs reprises, des membres de la délégation allemande se sont rencontrés et entretenus avec des membres des délégations des puissances invitantes, mais jamais on n'a laissé entendre que les propositions de Londres ne fournissaient aucune base de discussion pour la conférence, et que la délégation allemande était sur le point de conclure un traité séparé avec la Russie.

L'assertion d'après laquelle les discussion officieuses avec les Russes au sujet de la reconnaissance des dettes auraient exposé la délégation allemande au risque de se voir mise en face d'un projet inacceptable pour l'Allemagne et déjà approuvé par la majorité des membres de la commission, est également sans fondement.

Aucun projet n'aurait été ou n'aurait pu être accepté par la conférence sans la plus complète possibilité de discussion dans les commissions et les sous-commissions compétentes; et, dans celles-ci, l'Allemagne était représentée sur un pied d'égalité avec les autres puissances.

Une conception inexacte de la portée des propositions de Londres, un malentendu au sujet des conversations particulières qui ont eu lieu avec les Russes pouvaient bien justifier la requête d'une discussion approfondie dans les comités de la conférence. Ils ne sauraient justifier, en aucune façon, l'acte qui vient de s'accomplir. Les soussignés ne peuvent qu'exprimer leur regret que votre note ait cherché à faire peser sur les autres puissances la responsabilité d'une démarche si contraire à l'esprit d'une loyale coopération, qui est essentiel à la restauration de l'Europe.

Les signataires réservent expressément pour leurs gouvernements le droit de tenir pour nulles et non avenues toutes les clauses de cet accord (de Rapallo) qui pourraient être reconnues contraires aux traités existants.

On peut désormais considérer l'incident comme clos.

Veuillez accepter, monsieur le président, l'assurance de notre haute considération.

(Signé) D. Lloyd George.
Louis Barthou.
Facta.
K. Ishii.
G. Theunis.
Edouard Benes.
C. Skirmunt.
M. Nincic.
Const. Diamondy.
M. Teixira-Gomes.

Au
Président de la délégation allemande,
à la conférence de Gênes.

Annexe G

MÉMORANDUM REMIS À LA DÉLÉGATION RUSSE LE MERCREDI, 3 MAI 1922

Monsieur le vice-président,

J'ai l'honneur de vous transmettre le document ci-inclus. Je dois ajouter que la délégation française réserve son approbation définitive au document ci-inclus jusqu'à ce qu'elle ait reçu les instructions de son gouvernement.

Veuillez agréer, monsieur le vice-président, les assurances de ma très haute considération.

F. Schanzer.

M. George Tchitcherine,
Vice-président de la Délégation russe,
Hotel Imperial,
Rapallo.

MÉMORANDUM

Les représentants des puissances réunies à la conférence de Gênes ont considéré de la façon la plus sérieuse et la plus sympathique le problème de la restauration de la Russie, en vue de rétablir la paix sur tout le continent européen. Ils désirent sincèrement que des relations amicales soient établies entre toutes les nations, et que le peuple russe puisse reprendre sa place historique au milieu des puissances européennes.

La Russie a été dans le passé un élément important du système économique de l'Europe; mais aujourd'hui, elle est complètement épuisée par des événements qui ont diminué ses ressources au cours des huit dernières années. L'élimination de la Russie de la vie économique européenne a contribué à augmenter le trouble dont souffre le monde.

Il est vrai que chaque année le déficit mondial en denrées alimentaires et en matières premières, du fait que la Russie n'en exporte plus, est compensé par d'autres sources.

Avec le temps, cette lacune serait comblée, en ce qui concerne le reste de l'Europe, par le commerce, comme l'eau trouve de nouveau canaux dès que les anciens sont bloqués. Mais en Russie même, les privations, la misère et la famine continuent à s'étendre et constituent ainsi une plaie et une menace toujours plus grande pour l'Europe. C'est précisément ce que les puissances désirent définitivement éviter, tant pour la Russie que pour l'Europe entière.

La reconstitution de la Russie doit se faire, avant tout, dans l'intérêt de la Russie elle-même; mais la prospérité de la Russie ne peut renaître sans l'assistance du capital et de l'expérience commerciale des pays occidentaux. Dès que la sécurité aura été rétablie en Russie, c'est-à-dire quand les ressortissants des pays étrangers auront la garantie qu'ils pourront y reprendre leurs anciennes entreprises industrielles, commerciales ou agricoles, et en créer de nouvelles, avec la certitude que leurs biens et leurs droits seront respectés et que les bénéfices de leurs entreprises leur seront assurés, ils s'empresseront d'apporter à la Russie le bénéfice de leurs connaissances techniques, de leur travail et de leurs capitaux.

La Russie est un pays offrant de grandes possibilités. Le désastre économique qu'elle a subi a paralysé ses ressources, mais ne les a pas détruites. Pour que la Russie et le peuple russe puissent se relever, leur outillage doit être développé; son agriculture, fondement de sa vie économique, doit être restaurée, ses mines rouvertes; ses fabriques doivent reprendre leur travail. Les autres nations du monde ont pris une grande part dans le développement de la Russie. Elles joueront le même rôle dès que la Russie aura rétabli des conditions qui appellent la confiance.

Les besoins de la Russie sont si variés que l'on ne pourra y pourvoir qu'en donnant de nouveau accès sur les marchés du pays aux producteurs et au commerce étrangers. A l'heure actuelle, la Russie a un besoin urgent non seulement de produits alimentaires, de vêtements, de médicaments et de toutes marchandises nécessaires à une puissance civilisée, mais encore de locomotives, de wagons, de machines agricoles, d'instruments, d'outillage et d'aménagements de ports. Si ces marchandises ne peuvent pas être fournies à la Russie, son système de transports tombera en ruines; ses industries seront rapidement délaissées; le rendement du sol continuera à diminuer.

Toutes ces fournitures peuvent être livrées par les pays industriels. Aussitôt que la Russie sera rétablie par les anciens propriétaires et que les dettes auront été reconnues, l'exportation des marchandises indispensables précitées pourra commencer; le capital affluera en Russie dès que la confiance renaîtra; en même temps l'initiative et l'expérience des étrangers pourront se vouer au travail de reconstruction de ce pays.

Il n'est pas de pays en Europe qui ne puisse prêter un concours efficace à l'œuvre de reconstruction de la Russie, les uns par leur aide financière et leur activité, les autres par la reprise rapide des industries ou des entreprises d'intérêt public qu'ils y possédaient, d'autres enfin par le personnel technique qu'ils pourront y envoyer.

Les gouvernements représentés à Gênes sont, eux aussi disposés à hâter ce travail de restauration. Il s'agira de vaincre les hésitations des hommes d'affaires craignant la perte des capitaux qu'ils engageraient dans un pays aussi dépourvu pour le moment des moyens normaux de production. Mais dès que les premiers pionniers auront réussi dans leurs entreprises, leurs traces seront suivies par d'autres; c'est la raison et la justification de l'aide à procurer par les gouvernements pour réaliser les premières tentatives.

Des dispositions ont été prises dans plusieurs pays, dispositions dont la Russie pourra bénéficier dès qu'il sera possible de conclure avec elle le présent arrangement.

Les principaux pays d'Europe ont décidé l'établissement d'un consortium international au capital initial de 20 millions de livre sterling. Son but est de financer des entreprises qui auraient pour objet la reconstruction et le développement de l'Europe, lesquelles entreprises éprouveraient des difficultés à se procurer seules les ressources nécessaires à cet effet. Ce montant peut paraître inférieur à la grandeur de l'œuvre à réaliser, mais il représente seulement le capital souscrit par l'entremise des compagnies nationales constituées dans les principaux pays. Ce capital pourra être augmenté dès que les premiers résultats du consortium international seront apparus.

En outre, certains pays sont en mesure de faire immédiatement des avances substantielles à ceux de leurs ressortissants qui feront du commerce ou iront, à cette fin, s'établir en Russie. Il faut ajouter à ces facilités spéciales les crédits privés que ne manqueront pas de trouver auprès des banques nationales les industries qui auront l'assurance que leurs entreprises peuvent reprendre en Russie avec succès.

En Grande-Bretagne, le "Trade Facilities Act" garantit le capital ou l'intérêt des entreprises établies outre-mer, ainsi que dans le pays même, pour développer le relèvement économique de l'Europe. Si le gouvernement des Soviets est disposé à encourager les entreprises, cette loi pourra être appliquée en Russie. Le montant autorisé par cette loi est de £25,000,000. Le parlement anglais pourra être invité à augmenter les sommes totales à mettre à la disposition des exportateurs.

Outre les facilités accordées en vertu de l'acte précité, un système de crédits existe en Grande-Bretagne en vue de faciliter l'exportation des marchandises anglaises. D'après ce projet, le gouvernement britannique serait autorisé à garantir des transactions jusqu'à concurrence de 26 millions de livres sterling en vue des exportations—26 millions sur lesquels 11 millions seulement ont été engagés jusqu'ici. Le gouvernement britannique est disposé à demander au parlement une prolongation de la durée de la loi en question.

La France, en raison de l'effort qu'elle est obligée de faire pour ses régions dévastées, ne peut apporter en ce moment à la reconstitution de la Russie un concours

financier direct. Toutefois, le gouvernement français a accepté à Cannes le principe d'une participation française au consortium international égale à la particìpaion anglaise.

La France peut offrir à la Russie des semences de toutes sortes; des marchés ont déjà été passés par les Soviets à ce sujet, des plans précis ont été préparés pour l'envoi et l'utilisation de tracteurs; plusieurs milliers d'appareils pourraient être envoyés avec le personnel technique nécessaire. Des missions et du personnel technique peuvent être envoyés pour créer des stations vétérinaires, de pathologie végétale et de chimie agricole.

Au point de vue des transports, la France peut offrir du matériel roulant: environ 1,200 locomotives, 25,000 wagons à marchandises, 3,500 voitures à voyageurs et fourgons. Une société spéciale pourrait être créée pour la location, l'entretien, la réparation. Des ateliers de réparation pourraient être pris à ferme par la société qui enverrait du personnel technique.

Enfin, les industriels français qui, en grand nombre, ont contribué à l'enrichissement de diverses parties de la Russie, pourraient remettre en activité leurs établissements aussitôt qu'ils auront reçu les garanties nécessaires. Ils trouveront sans doute en France ou à l'étranger, grâce à la confiance qu'ils inspirent, les capitaux nécessaires ainsi que le personnel technique dont ils auront besoin.

L'Italie, en souscrivant 20% du capital du consortium, est prête à appuyer toutes entreprises qui seraient fondées dans le but de rétablir les transports par voie d'eau et par chemins de fer et d'organiser la vente des produits russes. Ellle est, en outre, prête à concourir, par ses organisations agricoles et par son expérience, au relèvement de l'agriculture, et à participer, en coopération avec la Russie, au rééquipement de la Russie industrielle et agricole.

Des offres d'assistance ont été également proposées par le Japon, dont le gouvernement, dans le but d'encourager le commerce avec la Russie, a accordé un crédit de 8 millions de yen à la Société de commerce russo-japonaise. Le gouvernement japonais a l'intention de réaliser d'autres projets, dans le cas où il estimerait que des mesures seraient nécessaires pour faciliter les relations commerciales entre les deux pays.

Le temps est un facteur indispensable à la reconstruction de la Russie, mais l'important est de commencer. Aussitôt que la première impulsion aura été donnée, que les premiers pionniers auront pu s'établir en Russie et faire connaître qu'ils ont réussi; qu'ils auront constaté et fait constater par leurs compatriotes que la voie est libre et sûre, d'autres suivront en d'autant plus grand nombre que cette voie a été fermée pendant plus longtemps.

En cet état, les conditions ci-après, concernant les questions les plus importantes à régler, sont présentées à la délégation russe par les délégations d'Italie, de France, de Grande-Bretagne, du Japon, de Pologne, de Roumanie, de Suisse et de Suède représentées à la sous-commission de la première commission. Toutefois l'approbation définitive de la délégation française est réservée jusqu'à ce que cette délégation ait reçu des instructions de son gouvernement.

Clause I

En conformité des termes des résolutions de Cannes d'après lesquelles toutes les nations devraient s'engager à s'abstenir de toute propagande subversive de l'ordre et du système politique établis dans d'autres pays, le gouvernement soviétique russe n'interviendra en aucune manière dans les affaires intérieures et s'abstiendra de toute action pouvant troubler le statu quo territorial et politique dans d'autres Etats: il supprimera également toute tentative d'aider les mouvements révolutionnaires dans d'autres Etats.

Le gouvernement soviétique russe usera de toute son influence pour aider à la restauration de la paix en Asie-Mineure et adoptera une attitude de stricte neutralité vis-à-vis des parties belligérantes.

CLAUSE II

1. Conformément à la résolution de Cannes le gouvernement soviétique russe reconnait toutes les dettes et obligations publiques qui ont été contractées par le gouvernement impérial russe ou par le gouvernement provisoire russe ou par lui-même vis-à-vis des puissances étrangères.

Désireuses de faciliter dès à présent à la Russie sa reconstitution et la renaissance de son crédit, les puissances créancières sont prêtes à ne pas réclamer pour le moment à la Russie le payement non seulement du capital mais aussi des intérêts des avances faites aux gouvernements russes pendant la guerre.

2. Les alliés ne peuvent pas admettre la responsabilité invoquée contre eux par le gouvernement soviétique russe pour les pertes et dommages subis pendant la révolution en Russie depuis la guerre.

3. Lorsqu'un arrangement sera conclu entre les puissances alliées et associées relativement à une liquidation ou à un règlement de leurs dettes de guerre respectives, les gouvernements alliés intéressés soumettront à leurs parlements des mesures tendant à réduire ou à modifier, d'après les mêmes principes et en prenant en considération l'état économique et financier russe, le montant dû par le gouvernement soviétique, mais ces mesures seront subordonnées à la renonciation par la Russie aux réclamations visées au paragraphe 2.

4. Toutes les dettes contractées par le gouvernement soviétique russe ou ses prédécesseurs vis-à-vis des ressortissants étrangers, et pour lesquelles une responsabilité a été assumée par un gouvernement étranger, seront traitées sur le même pied que les dettes privées et conformément à la clause 4.

5. Les dispositions de la présente clause ne s'appliquent pas aux soldes restant au crédit d'un ancien gouvernement russe dans une banque sise dans un pays dont le gouvernement a fait des avances à un ancien gouvernement russe ou qui a assumé la responsabilité pour des emprunts émis par un gouvernement russe dans ce pays entre le 1er août 1914 et le 7 novembre 1917. Ces soldes devront être transférés à ce gouvernement sans préjudice des droit des tiers. La responsabilité du gouvernement soviétique russe pour sa dette de guerre sera réduite proportionnellement.

CLAUSE III

Toutes les réclamations financières des autres gouvernements vis-à-vis du gouvernement soviétique russe et du gouvernement soviétique russe vis-à-vis des autres gouvernements en dehors de celles visées dans les présentes clauses seront, sous réserve de tous accords particuliers qui seraient conclus, suspendues jusqu'à l'arrangement prévu à la clause 2, paragraphe 3. Ces réclamations seront alors éteintes.

Néanmoins, la présente clause ne s'appliquera pas aux réclamations pour le compte des ressortissants des autres puissances en raison de l'action en Russie du gouvernement soviétique russe, ni aux réclamations pour le compte des ressortissants russes en raison de l'action dans d'autres pays des gouvernements de ces pays.

CLAUSE IV

Conformément au principe général admis par tous les gouvernements, le gouvernement soviétique russe reconnaît son obligation de remplir les engagements financiers que lui-même ou ses prédécesseurs, c'est-à-dire le gouvernement impérial russe et le gouvernement provisoire russe, ont contractés vis-à-vis des ressortissants étrangers.

Clause V

Le gouvernement soviétique russe s'engage à reconnaître les engagements financiers de toutes les autorités en Russie, provinciales ou locales, ainsi que des entreprises d'utilité publique en Russie, contractés jusqu'à ce jour vis-à-vis des ressortissants des autres puissances, sauf dans le cas toutefois où, au moment où l'engagement a été contracté, le territoire sur lequel se trouvait l'autorité ou l'entreprise n'était pas sous le contrôle du gouvernement soviétique russe, du gouvernement provisoire russe ou du gouvernement impérial russe.

Clause VI

Le gouvernement soviétique russe s'engage à conclure, dans les douze mois qui suivront la mise en vigueur de la présente clause, avec les représentants des porteurs étrangers de titres ou engagements émis ou garantis par le gouvernement soviétique russe ou ses prédécesseurs, un arrangement pour assurer la reprise du service de ces emprunts et le payement de ces engagements. Cet arrangement comprendra les délais et facilités convenables, y compris une remise d'intérêts de façon à tenir compte, non seulement de la situation de fait de la Russie, mais également de la nécessité de sa reconstitution. L'accord susvisé s'appliquera autant que possible à l'ensemble des porteurs étrangers sans distinction de nationalité.

Au cas où un accord collectif ne pourrait être réalisé, le bénéfice des conditions accordées à un groupe quelconque pourra être revendiqué par tous les autres porteurs étrangers.

Si l'arrangement visé au paragraphe 1er ne peut être obtenu, le gouvernement soviétique russe s'engage à accepter la décision d'une commission arbitrale.

Cette commission sera composée d'un membre nommé par le gouvernement soviétique russe, d'un membre nommé par les porteurs étrangers, de deux membres et d'un président, lesquels seront nommés par le président de la Cour suprême des Etats-Unis, ou, à son défaut, par le conseil de la Société des nations, ou le président de la Cour permanente internationale de la Haye.

Cette commission décidera toutes questions concernant une remise d'intérêts ainsi que les modes de payement du capital et des intérêts, en tenant compte de la condition économique et financière de la Russie.

La procédure prévue par la présente clause pour les titres ou emprunts de l'Etat russe s'appliquera également aux engagements financiers visés à la clause 5.

Clause VII

En vue d'encourager la reprise de l'activité économique étrangère en Russie, de permettre aux Etats étrangers de fournir à la Russie l'aide indiquée précédemment dans l'introduction, et par conséquent de faciliter la restauration de ce pays, le gouvernement soviétique russe accepte les dispositions ci-après en ce qui concerne la propriété privée:

Sans préjudice de la liberté qui lui est reconnue par la résolution de Cannes d'organiser comme il l'entend à l'intérieur son régime de propriété, son économie et son gouvernement, et de choisir pour lui-même le système qu'il préfère à cet égard, le gouvernement russe reconnaît, conformément à ladite résolution, son obligation de restituer, de restaurer ou à défaut d'indemniser tous les intérêts étrangers pour les pertes ou les dommages qui leur auront été causés du fait de la confiscation ou de la séquestration de la propriété.

Dans le cas où le précédent propriétaire ne pourrait pas être remis en possession des mêmes droits qu'il possédait auparavant, le gouvernement soviétique russe devra offrir une compensation. A défaut d'accord entre le précédent propriétaire et le gouvernement soviétique russe quant à la nature et au montant de la compensation, le

précédent propriétaire aura la faculté de soumettre au tribunal arbitral mixte prévu ci-après la question de savoir si la compensation offerte par le gouvernement soviétique russe est juste et satisfaisante. Si le tribunal arbitral mixte décide que la compensation est juste et satisfaisante, celle-ci devra être acceptée par le précédent propriétaire, mais si le tribunal décide que la compensation n'est pas juste et satisfaisante et si le gouvernement soviétique russe et le précédent propriétaire ne parviennent toujours pas à un accord sur la compensation, le précédent propriétaire recevra du gouvernement soviétique russe l'octroi de la jouissance du bien dans des conditions au moins aussi favorables pour lui, en tout ce qui concerne l'usage et la libre disposition, que celles résultant de son ancien droit.

Toutefois, si le tribunal arbitral mixte décide qu'il est pratiquement impossible d'octroyer la jouissance du bien et qu'une indemnité doit être versée, le montant en sera fixé, à défaut d'accord, par le tribunal arbitral mixte et sera payable en bons.

Lorsque le gouvernement soviétique russe ne pourra pas rendre les biens eux-mêmes, il n'aura pas la faculté de les attribuer ensuite à d'autres concessionnaires. Si le gouvernement soviétique russe envisage plus tard une attribution de cette sorte, un droit de préférence devra être réservé aux anciens propriétaires. Si l'exploitation du bien ne peut être assurée qu'en l'incorporant dans un groupement général, la disposition qui précède ne s'appliquera pas, mais l'ancien propriétaire aura droit de participer à ce groupement proportionnellement à ses anciens droits.

L'expression "précédent propriétaire" comprend les sociétés financières, industrielles ou commerciales russes, qui, à la date de la nationalisation, étaient contrôlées par des ressortissants étrangers ou dans lesquelles à la même date ceux-ci possédaient des intérêts relativement importants (actionnaires et obligataires). Cette expression comprend également les étrangers ayant le bénéfice d'une propriété dont le droit appartenait nominalement à un ressortissant russe.

Dans le cas où une réclamation ne peut être présentée en vertu du paragraphe précédent, tout ressortissant étranger ayant des intérêts dans une société russe, peut réclamer une indemnité en vertu de la précédente clause, pour dommages causés à ses intérêts dans ladite société.

Dans le règlement des réclamations et l'octroi d'une compensation relativement à la propriété privée, il sera pourvu à la protection des droits que des tiers pourraient avoir sur les biens en question.

Lorsque des dommages ont été subis par le bien et qu'ils sont dus à l'action ou à la négligence du gouvernement soviétique russe, une indemnité conforme aux principes généraux du droit international sera fixée par le tribunal arbitral mixte.

Clause VIII

Des dispositions seront prises par le gouvernement soviétique russe pour permettre aux ressortissants étrangers de faire valoir leurs réclamations contre les personnes privées en Russie. Si le payement des sommes dues était rendu impossible par l'action ou la négligence du gouvernement soviétique russe, l'obligation de payer incomberait à ce gouvernement.

Clause IX

Les indemnités pécuniaires accordées par l'application de la clause 7 seront réglées par la remise de nouveaux bons russes 5% pour le montant fixé par le tribunal arbitral mixte. Les conditions du service des intérêts de ces bons et les conditions de l'amortissement desdits bons seront analogues, *mutatis mutandis*, à celles des anciennes obligations, telles que ces conditions seront fixées par la commission arbitrale prévue à la clause 6.

Clause X

Des tribunaux arbitraux mixtes seront institués pour chaque pays en vue de statuer sur les compensations à accorder en exécution des présentes clauses. Ces tribunaux seront composés, pour chaque pays, d'une membre nommé par le gouvernement soviétique russe, d'un membre nommé par le gouvernement du ressortissant intéressé et d'un président désigné par le président de la commission arbitrale prévue à la clause 6.

Clause XI

La remise en exploitation dans le plus bref délai possible des entreprises, quelles qu'elles soient, qui appartenaient à des étrangers avant les événements de 1917 et l'établissement de nouvelles entreprises étant d'un très grand secours pour la reconstitution rapide de la Russie, le gouvernement soviétique russe s'engage à prendre toutes mesures utiles pour assurer immédiatement la protection de la personne, des biens et du travail des étrangers. A cet effet, l'administration de la justice en Russie sera organisée conformément aux dispositions de l'article 8 du rapport des experts de Londres et les conditions de la résidence des étrangers et de leur commerce en Russie seront fixées ainsi qu'il est prévu dans les articles 9 à 17 dudit rapport. (Voir annexe).

Clause XII

Les dispositions spéciales seront prises d'accord avec le gouvernement soviétique russe pour le règlement des questions relatives à la liquidation des contrats d'avant-guerre entre ressortissants russes et étrangers et des questions relatives aux prescriptions, péremptions et forclusions de procédure.

Clause XIII

Le gouvernement russe restituera au gouvernement roumain les valeurs déposées à Moscou par ledit gouvernement roumain.

Gênes, le 2 mai 1922.

ANNEXE

Articles 8 à 17 des recommandations des experts de Londres

A.—*Administration de la Justice*

Article 8.—Le gouvernement soviétique russe devra s'engager à pourvoir à une bonne administration de la justice conformément aux principes ci-après:

(1) Indépendance du pouvoir judiciaire vis-à-vis du pouvoir exécutif.

(2) Justice rendue publiquement par des magistrats professionnels, indépendants et inamovibles.

(3) Application d'une législation préalablement rendue publique, égale pour tous et sans effet rétroactif; cette législation assurera aux étrangers les garanties nécessaires contre les arrestations arbitraires et la violation du domicile.

(4) Libre accès des tribunaux pour les étrangers auxquels aucune incapacité ne devra être imposée en tant qu'étrangers; droit pour les étrangers de se faire représenter devant les tribunaux par des avocats de leur choix.

(5) Les règles de procédure à observer devant ou par les tribunaux seront de nature à faciliter une sérieuse et rapide administration de la justice. Le droit d'appel et de révision sera assuré.

(6) Droit pour les parties à un contrat d'y stipuler qu'une loi étrangère sera applicable et obligation, dans ce cas, pour les tribunaux d'appliquer ladite loi.

(7) Etablissement d'une procédure équitable pour assurer l'exécution des jugements dûment rendus par les tribunaux étrangers, y compris les jugements rendus en matière de contrats commerciaux par lesdits tribunaux en conformité d'une stipulation desdits contrats attributive de juridiction.

(8) Reconnaissance des stipulations soumettant à l'arbitrage toutes ou certaines contestations pouvant naître d'un contrat. Des dispositions devront être édictées pour donner effet aux décisions arbitrales, même rendues en pays étranger, en conformité de ces stipulations.

B.—*Conditions d'établissement en Russie*

Article 9.—Le gouvernement soviétique russe devra s'engager à permettre aux étrangers l'entrée et la sortie du territoire russe en conformité avec la pratique ordinaire des Etats.

Article 10.—Les étrangers séjournant en Russie devront être exempts de toute espèce de service obligatoire, ainsi que de toutes contributions, quelles qu'elles soient, imposées en remplacement des services personnels. Ils ne seront soumis à aucun emprunt forcé.

Article 11.—Les étrangers devront avoir la liberté de communiquer sans entrave par la poste, le télégraphe ou la télégraphie sans fil et de se servir des codes télégraphiques dans les conditions et conformément aux règlements établis par les conventions télégraphiques internationales.

Article 12.—Les étrangers devront jouir de toute la protection et de tous les droits et facilités qui leur seront nécessaires pour pouvoir se livrer à tous commerce, profession ou occupation autorisés, en conformité avec la pratique ordinaire des Etats; ils ne devront être soumis à aucune mesure de discrimination ni à aucune restriction en raison de leur nationalité. Ils ne devront être contraints de s'affilier à aucune organisation locale.

Article 13.—Aucune discrimination au détriment des ouvriers employés dans des entreprises appartenant à des étrangers ou dirigées par des étrangers, ne sera faite en ce qui concerne le service militaire ou le travail obligatoire; aucune taxe de remplacement ne devra être imposée à cet égard.

Article 14.—Les étrangers devront avoir les facilités appropriées pour voyager sur les chemins de fer, routes et voies d'eau en Russie ainsi que pour y faire transporter leurs biens et marchandises. Ces facilités ne devront pas être inférieures à celles accordées aux entreprises gouvernementales russes ou aux ressortissants russes; elles devront être appliquées sans discrimination.

Article 15.—Le droit de réquisition ne pourra être exercé que dans des circonstances exceptionnelles et moyennant une juste indemnité payable au moment de la réquisition.

Article 16.—Les sociétés et associations étrangères régulièrement constituées devront avoir la liberté de se livrer à toutes les sortes d'affaires permises aux étrangers en Russie et à cet effet elles jouiront des mêmes droits que les particuliers, y compris le droit d'accès devant les tribunaux.

Article 17.—Les sociétés étrangères et les particuliers étrangers, ainsi que les compagnies et les associations étrangères, se livrant en Russie à un commerce, une profession ou une occupation autorisée, ne devront être soumis à aucune taxe plus élevée que celle supportée par les ressortissants russes.

Le système des impôts ne devra pas, en fait, imposer aux succursales des sociétés étrangères se livrant en Russie à un commerce, une profession ou une occupation autorisée, une plus lourde charge d'impôts que celle supportée par des entreprises similaires conduites par des sociétés russes.

ANNEXE H

RÉPONSE DE LA DÉLÉGATION RUSSE AU MÉMORANDUM TRANSMIS LE 3 MAI 1922

Avant d'entrer dans l'examen des clauses du mémorandum signé par un groupe de puissances et joint à la lettre de M. Schanzer, président de la sous-commission politique à la délégation russe, le 2 mai dernier, cette dernière se voit obligée, à son grand regret, de constater que ce mémorandum, sans apporter la solution équitable attendue du problème russe, représente, sous certains rapports, un pas en arrière sur les accords de la villa de Albertis, du 20 avril et même sur le mémorandum de Londres. En même temps, le contenu du mémorandum du 2 mai constitue une déviation marquée de la ligne tracée à la conférence de Gênes par les décisions de Cannes.

Les Etats invitants, en appelant la Russie en même temps que les autres Etats à la conférence actuelle motivaient leur invitation par la nécessité "de rendre au système européen sa vitalité aujourd'hui paralysée".

Le moyen pour atteindre ce but devrait être "la reconstruction économique de l'Europe centrale et orientale". De l'avis unanime, celui des Etats dont la reconstruction économique présentait le plus d'intérêt pour l'Europe et pour le monde entier était précisément la Russie.

Déjà, dans son premier mémorandum, servant de réponse à celui de Londres, la délégation russe avait attiré l'attention de la conférence sur le fait que le problème de la reconstruction de la Russie devait être mis à la base de ses travaux. La délégation russe se déclara prête, de son côté, à envisager, de concert avec les autres puissances, le problème fondamental qui, en rendant à l'industrie mondiale 140,000,000 de consommateurs, d'immenses quantités de matières premières, contribuerait au soulagement de la crise du chômage et de la misère engendrée par la guerre mondiale, par l'intervention et par la blocus.

La délégation russe, se conformant à l'invitation de Cannes, s'est présentée à Gênes avec tout un ensemble de projets et de propositions, concernant les crédits et les emprunts nécessaires à la Russie, en échange de garanties réelles, l'énumération des garanties juridiques déjà réalisées dans la législation de la Russie, destinées à assurer aux ressortissants étrangers désirant apporter à la Russie leurs connaissances techniques et leurs capitaux, le respect de leurs biens, de leurs droits et des bénéfices de l'entreprise.

Enfin, la délégation russe avait l'intention de présenter une liste de concessions industrielles, minières, agricoles et autres qu'elle était désireuse d'accorder aux étrangers.

Mais jusqu'à ce jour, le côté le plus important du problème russe et du problème économique mondial n'a pas même été abordé. Les efforts faits par les délégués russes pour porter cette question devant le comité des experts désigné pour l'examen de la question russe se sont heurtés à une opposition irréductible.

Le comité des experts a posé comme condition préalable à tout examen de cette question l'obligation pour la Russie d'accepter la liquidation des dettes d'Etat et des réclamations privées.

Cette méthode ne pouvait que vouer à la stérilité la partie la plus importante des travaux de la conférence. Au lieu de commencer par l'examen des côtés du problème russe qui provoqueraient le moins de controverse, le comité des experts, de même que le mémorandum du 2 mai, ont mis en avant la question qui, par sa complexité politique et juridique devait amener les plus vives discussions.

Par suite de cette erreur originelle, les problèmes de l'avenir qui intéressaient tout le monde ont été subordonnés à des intérêts du passé qui ne touchent que certains groupes d'étrangers.

L'affirmation d'après laquelle la reconnaissance des dettes d'un ancien gouvernement russe et des réclamations privées serait une condition essentielle de la collaboration du capital étranger au relèvement du crédit de la Russie nouvelle est contredite par le fait que maints capitalistes étrangers n'ont pas attendu le règlement de la question des dettes pour apporter leur collaboration à la Russie. Ce n'est pas telle ou telle solution de cette question qui peut faire affluer les capitaux en Russie, mais bien les garanties que le gouvernement russe peut obtenir pour l'avenir et la consolidation internationale de ce gouvernement qui résultera de sa reconnaissance *de jure*.

La suspicion qu'on cherche à jeter sur l'attitude du gouvernement russe vis-à-vis des futurs créanciers de la Russie, parce qu'il ne veut pas souscrire les yeux fermés aux propositions trop onéreuses est tout à fait intéressée. La répudiation des dettes et obligations contractées par l'ancien régime abhorré par le peuple ne peut en rien préjuger l'attitude de la Russie soviétique issue de la révolution, envers ceux qui viendraient avec leurs capitaux et leurs connaissances, aider à son relèvement.

Au contraire, le fait que la délégation russe dans la question du règlement des dettes tient le compte le plus sérieux des intérêts du peuple russe et des possibilités économiques de la Russie prouve qu'elle ne veut prendre que des engagements qu'elle est sûre que la Russie pourra tenir.

Il est à remarquer que plus d'un parmi les Etats présents à la conférence a répudié, dans le passé, des dettes et des obligations contractées par lui. Plus d'un Etat a confisqué et séquestré les biens de ressortissants étrangers ou de ses propres ressortissants sans que, pour cela, il ait été l'objet de l'ostracisme appliqué à la Russie des Soviets.

L'obstination que certaines puissances mettent à exclure la Russie de la vie économique et politique internationale, à lui refuser l'égalité de traitement, s'explique facilement par la non satisfaction de certaines réclamations d'ordre financier. Si on considère ce que cette attitude a coûté au monde, aux Etats qui l'ont inaugurée, à la Russie même qui depuis bientôt cinq ans en subit les conséquences néfastes, on croirait difficilement que seuls sont ici en cause les intérêts de détenteurs d'emprunts ou de propriétaires de biens nationalisés. Les incidents de ces derniers jours, surtout à propos de la restitution des biens nationalisés à leurs anciens propriétaires, démontre clairement que, sur la question purement matérielle, s'est greffée une question politique.

Le combat qui se livre à Gênes autour du problème russe vise plus loin et plus haut. La réaction politique et sociale qui a suivi dans la plupart des pays les années de guerre cherche dans la défaite de la Russie soviétique qui représente les tendances collectivistes dans l'organisation de la société, le triomphe complet de l'individualisme capitaliste.

La délégation soviétique s'est refusée et se refuse à apporter dans les pourparlers en cours aucune espèce de tendance politique; mais elle ne peut s'empêcher de constater que cette tentative de faire triompher à Gênes le programme d'un parti ou d'un système social est contraire à la lettre et à l'esprit de la première résolution de Cannes. Si les travaux de la conférence sont menacés, la responsabilité entière en incombera aux puissances qui, opposées seules au désir général d'accord, placent les intérêts de certains groupes sociaux au-dessus de l'intérêt commun de l'Europe.

La délégation russe constate que le préambule du mémorandum du 2 mai cherche à accréditer l'opinion qu'un isolement économique prolongé de la Russie ne nuirait qu'à elle-même, tandis que le reste de l'Europe trouverait toujours moyen de se tirer de ses embarras économiques. Le but de cette affirmation est clair: La Russie, qui a besoin de la collaboration des autres puissances pour son relèvement économique doit supporter seule les sacrifices que cette collaboration nécessite.

Cette affirmation est contraire à l'opinion publique qui, par la bouche des hommes compétents et par les manifestations répétées des masses ouvrières, a démontré que la Russie ne peut être remplacée par aucun succédané et que son absence du marché mondial y introduit des perturbations auxquelles aucun artifice n'est en état de remédier. La place de la Russie ne peut être occupée par personne, sinon par la Russie même. L'isolement de la Russie a des conséquences politiques non moins funestes que ses conséquences économiques. La sécurité de l'Europe et la paix du monde demandent la suppression de cet état de choses anormal. Tant que la Russie reste dans une sorte de quarantaine économique et politique provisoire, on peut encourager les aventures militaires de certains Etats voisins proches ou éloignés de la Russie, qui, s'attribuant des rôles de "gendarmes de la civilisation européenne", cherchent à troubler la paix et à s'emparer du territoire et des richesses de la Russie et des autres républiques soviétiques. C'est pourquoi la solution du problème russe n'avancera pas d'un pouce si les puissances réunies à Gênes ne se pénètrent pas de l'idée que les sacrifices qu'elles demandent à la Russie doivent trouver leur contre-partie dans des sacrifices analogues de leur part.

Dans sa lettre adressée à M. Lloyd George, le 20 avril, la délégation russe fait des concessions importantes en posant en même temps la question des crédits et des em-

prunts à accorder au gouvernement russe. A la première séance du comité des experts, la délégation russe a demandé à ce dernier de faire l'examen détaillé de cette question. Mais le comité des experts, comme nous l'avons dit plus haut, repoussa cette proposition. Cette question, d'un intérêt si considérable pour la Russie, ne trouva pas de réponse non plus dans le mémorandum du 2 mai.

Au lieu des crédits à accorder au gouvernement russe, le préambule du mémorandum énumère les crédits que les différents gouvernements sont prêts à accorder à ceux de leurs ressortissants qui voudront commercer avec la Russie. Mais cette question, si intéressante qu'elle soit pour les commerçants privés des autres pays, n'a rien à faire avec la question posée par la délégation russe. D'ailleurs, ces mêmes commerçants et industriels particuliers ne sauraient utiliser dans la mesure voulue ces crédits si on n'assure pas au gouvernement russe les moyens financiers nécessaires pour relever les forces productrices du pays, condition indispensable pour des relations commerciales de quelque intensité entre la Russie et les autres Etats. Si le gouvernement russe manque de ressources financières, le crédit pour relever l'industrie et l'agriculture, pour restaurer ses moyens de transport et pour établir une monnaie d'échange stable en supprimant l'émission du rouble papier de plus en plus dévalorisé, un commerce intense avec l'étranger se heurtera aux plus grandes difficultés. D'ailleurs, les mesures visant au relèvement de la Russie ne peuvent être appliquées que par le gouvernement lui-même ou d'après un plan préalablement établi. La délégation russe avait l'intention de présenter à la conférence ce plan élaboré par les hommes compétents de la science et de l'industrie.

La délégation russe constate—non sans un certain étonnement de ce contraste frappant—que dans le mémorandum du 2 mai à la question principale du relèvement de la Russie sont consacrées des considérations générales ne contenant aucune proposition précise, tandis que la question du règlement des dettes d'Etat et des réclamations privées est présentée sous la forme d'un contrat où l'on a cherché à prévoir les moindres détails.

La délégation russe n'est pas moins surprise de voir figurer dans ce contrat financier, et en tête de toutes les clauses, des clauses politiques qui n'avaient jamais figuré jusqu'à présent dans les pourparlers de la délégation russe avec les autres délégations. Détachant des conditions de Cannes portant un caractère politique, et d'ailleurs acceptées par le gouvernement russe, une seule condition, la cinquième, concernant la propagande subversive, le mémorandum lui donne en même temps une nouvelle signification et en fait une obligation unilatérale pour la Russie. Pourtant, le gouvernement russe a prouvé plus d'une fois que la véritable propagande subversive dans l'organisation et l'expédition de bandes armées a été faite par certains pays voisins de la Russie et même signataires du mémorandum.

Donnant une extension nouvelle à cette condition de Cannes, le mémorandum demande à la Russie "de supprimer sur son territoire toute tentative d'aider les mouvements révolutionnaires dans d'autres pays". Mais si par cette formule le mémorandum entend interdire l'activité des partis politiques ou des organisations ouvrières, la délégation russe ne peut pas admettre cette interdiction, à moins que l'activité en question ne soit en contradiction avec les lois du pays.

Dans la même clause, le mémorandum demande à la Russie "de s'abstenir de toute action pouvant troubler le *statu quo* politique et territorial d'autres Etats". La délégation russe considère cette proposition comme une tentative voilée pour faire admettre par la Russie les traités conclus par d'autres Etats. Mais c'est une question politique que la Russie est prête à discuter avec les puissances intéressées au moment opportun.

Une autre question politique artificieusement introduite dans le mémorandum est celle prévue dans la clause 13 (des rapports de la Roumanie et de la Russie). Comme cette question fait partie de l'ensemble des questions politiques territoriales et est en litige entre la Russie et la Roumanie, elle ne peut être examinée séparément.

Mais la délégation russe exprime surtout sa surprise de voir, dans le mémorandum,

surgir la question de la paix en Asie-Mineure, d'autant plus que, malgré la proposition de la Russie pour que la Turquie soit invitée à la conférence de Gênes, elle en a été exclue. Pourtant, présentement, la présence de la Turquie à la conférence aurait contribué au rétablissement de la paix en Asie-Mineure. La Russie, de son côté, vu ses rapports d'étroite amitié avec la Turquie, aurait contribué à l'obtention du but désiré.

En ce qui concerne la stricte neutralité que le mémorandum du 2 mai exige de la Russie dans la guerre qui se poursuit sur le territoire de la Turquie, elle ne peut être que la neutralité qu'exigent de toutes les puissancs le droit et les conventions internationales.

Passant aux autres clauses du mémorandum, la délégation russe est obligée d'observer que l'ensemble des réclamations qui y sont exposées est né des changements provoqués par la révolution russe.

Il n'appartient pas à la délégation russe de légitimer les grands actes du peuple russe devant une assemblée des puissances dont beaucoup comptent dans leur histoire plus d'une révolution. Mais la délégation russe a été obligée de rappeler ce principe de droit que les révolutions qui sont une rupture violente avec le passé apportent avec elles de nouveaux rapports juridiques dans les relations extérieures et intérieures des Etats. Les gouvernements et les régimes sortis de la révolution ne sont pas tenus à respecter les obligations des gouvernements déchus. La convention française, dont la France se réclame comme son héritière légitime, a proclamé, le 22 décembre 1792, que "la souveraineté des peuples n'est pas liée par les traités des tyrans". Se conformant à cette déclaration, la France révolutionnaire non seulement a déchiré les traités politiques de l'ancien régime avec l'étranger, mais encore a répudié sa dette d'Etat. Elle n'a consenti à payer—et cela pour des motifs d'opportunité politique—qu'un tiers: c'est le "tiers consolidé", dont les intérêts n'ont commencé à être régulièrement versés qu'au début du dix-neuvième siècle.

Et cette pratique, érigée en doctrine par des hommes de loi éminents, a été suivie presque constamment par les gouvernements issus d'une révolution ou d'une guerre de libération.

Les Etats-Unis ont répudié les traités de leurs prédécesseurs, l'Angleterre et l'Espagne. D'autre part, les gouvernements des Etats vainqueurs, pendant la guerre, et surtout lors de la conclusion des traités de paix, n'ont pas hésité à saisir les biens des ressortissants des Etats vaincus situés sur leurs territoires, et même sur les territoires étrangers.

Conformément aux précédents, la Russie ne peut pas être obligée d'assumer une responsabilité quelconque vis-à-vis des puissances étrangères et de leurs ressortissants, pour l'annulation de dettes publiques et pour la nationalisation des biens privés.

Autre question de droit. Le gouvernement russe est-il responsable des dommages causés aux biens, droits et intérêts des ressortissants étrangers du fait de la guerre civile, en dehors de ceux qui leur ont été causés par les actes même de ce gouvernement, c'est-à-dire d'une annulation des dettes et de la nationalisation des biens? Ici encore, la doctrine juridique est toute en faveur du gouvernement. La révolution, de même que tous les grands mouvements populaires, étant assimilée aux forces majeures, ne confère à ceux qui en ont souffert aucun titre à l'indemnisation. Quand les citoyens étrangers, appuyés par leurs gouvernements demandèrent au gouvernement du Tzar le remboursement des pertes qui leur avaient été causées par les événements révolutionnaires de 1905-1906, ce dernier repoussa leur demande en motivant son refus par la considération que, n'ayant pas accordé de dommages-intérêts à ses propres sujets pour des faits analogues, il ne pouvait pas placer les étrangers dans une position privilégiée.

Ainsi donc, au point de vue du droit, la Russie n'est nullement tenue de payer les dettes du passé, de restituer les biens ou d'indemniser leurs anciens propriétaires, non plus de payer des indemnités pour les autres dommages subis par les ressortissants étrangers, soit du fait de la législation que la Russie, dans l'exercice de sa souve-

raineté, s'est donnée, soit du fait des événements révolutionnaires. Pourtant, dans un esprit de conciliation et pour arriver à une entente avec toutes les puissances, la Russie a accepté le principe contenu dans la troisième condition de Cannes, sous réserve de réciprocité. D'ailleurs, la réciprocité, c'est-à-dire l'obligation pour tout gouvernement de compenser les dommages dont ses actes ou sa négligence ont été cause, a été affirmée dans les interprétations officielles données à la troisième condition de Cannes et dont il a déjà été question dans le premier mémorandum russe.

Exceptant les dettes de guerre qui, d'une origine toute spécifique, étaient éteintes par le fait même que la Russie sortait de la guerre et n'ayant pas participé au partage de ses bénéfices ne pouvait en assumer les frais, la délégation russe s'est déclarée prête à accepter les paiements des dettes publiques, à condition que les dommages causés par l'intervention alliée et le blocus soient reconnus.

En droit, les contre-réclamations sont infiniment plus justifiées que les réclamations des puissances et de leurs ressortissants. La pratique et la doctrine sont d'accord pour imposer la responsabilité des dommages causés par l'intervention et le blocus aux gouvernements qui en sont les auteurs. Pour ne pas citer d'autres cas, nous nous contenterons de rappeler la décision de la cour arbitrale de Genève du 14 septembre 1872, condamnant la Grande-Bretagne à payer aux Etats-Unis 15 millions et demi de dollars pour les dommages causés à ces derniers par le corsaire *Alabama* qui, dans la guerre civile entre les Etats du nord et les Etats du sud avait aidé ces derniers.

L'intervention et le blocus des alliés et des neutres contre la Russie constituaient de la part de ces derniers des actes de guerre officiels. Les documents publiés à l'annexe II du premier mémorandum russe prouve avec évidence que les chefs des armées contre-révolutionnaires n'étaient tels qu'en apparence et que leurs véritables commandants étaient les généraux étrangers envoyés spécialement à cet effet par certaines puissances.

Ces puissances ont pris non seulement une part directe à la guerre civile mais en sont les auteurs. Mais dans son désir d'obtenir un accord pratique, la délégation russe, à la suite des pourparlers qui ont eu lieu à la villa de Albertis, est entrée dans la voie des plus grandes concessions et s'est déclarée disposée à renoncer conditionnellement à ces contre-prétentions et à accepter les engagements des gouvernements déchus en échange d'une série de concessions par les puissances, dont la plus importante est la mise à la disposition du gouvernement russe de crédits réels se montant à une somme préalablement déterminée. Malheureusement cet engagement des puissances n'a pas été tenu. Le mémorandum ne dit rien des crédits définitifs que les signataires seraient prêts à accorder au gouvernement russe, et les crédits qu'il permet d'accorder à leurs ressortissants pour commercer en Russie prennent un caractère facultatif.

De même, le mémorandum repose tout entière la question des dettes de guerre dont l'annulation était une des conditions de la renonciation de la Russie à ses contre-prétentions. Le mémorandum met également en discussion le moratorium et l'annulation des intérêts des dettes d'avant-guerre, renvoyant la décision finale de cette question à la compétence d'un tribunal d'arbitrage au lieu de la fixer dans le pacte même, contrairement à ce qui était prévu dans le mémorandum de Londres.

Par là même, les signataires du mémorandum, en se dégageant de leurs obligations, reconnaissent que la partie opposée est également dégagée des siennes. De cette façon les pourparlers laborieux qui avaient abouti à l'accord de la villa de Albertis ont été rendus vains. La délégation russe ne veut pas rechercher les puissances sur lesquelles en retombe la responsabilité, mais en tout cas ce n'est pas sur la Russie.

Les pourparlers ont été rendus plus difficiles encore par l'opiniâtreté de certains Etats à imposer à la Russie, par l'article 7, deux obligations en contradiction avec son système social et avec l'article premier de la résolution de Cannes.

La clause 7 commence par un long préambule reconnaissant à la Russie le droit souverain d'organiser comme elle l'entend, à l'intérieur de son territoire, son régime de propriété, son système communiste et son gouvernement; mais le texte de la clause est

en contradiction flagrante avec son préambule. La souveraineté de l'Etat russe devient le jeu du hasard. Elle peut être mise en échec par les décisions d'un tribunal arbitral mixte composé de quatre étrangers et d'un Russe, qui décide en dernier lieu si les intérêts des étrangers doivent être restaurés, restitués ou indemnisés.

A ce sujet, la délégation russe doit faire remarquer que, dans l'examen de ces sortes de litiges, les désaccords particuliers aboutiront fatalement à opposer l'une à l'autre deux formes de propriété dont l'antagonisme prend aujourd'hui, pour la première fois dans l'histoire un caractère réel et pratique. Dans ces conditions, il ne saurait être question d'un superarbitre impartial et selon le sens de la clause 7 le rôle du superarbitre serait tenu fatalement par l'autre partie intéressée, ce qui conduirait inévitablement à l'intervention des étrangers dans les affaires intérieures de la Russie et équivaudrait à supprimer, en pratique, l'inviolabilité reconnue au début de la cause 7, du régime de la propriété existant en Russie.

D'ailleurs, la délégation russe nie tout caractère pratique à la clause 7. Sa présence dans le mémorandum du 2 mai ne peut s'expliquer que par le désir de donner satisfaction à certains ressentiments de classes ou de partis, et nullement comme le résultat d'une connaissance adéquate de l'état de choses en Russie. Sans parler des conflits perpétuels dont cette clause sera la source entre les réclamants et le gouvernement russe, entre ce dernier et les puissances étrangères, la clause 7, loin de créer entre le régime soviétique et le régime capitaliste cette tolérance mutuelle qui est la condition d'une collaboration féconde, ne fera qu'envenimer leurs rapports. Les étrangers qui se rendraient en Russie, non pas à la suite d'un accord à l'amiable avec le gouvernement russe, pour travailler sous la protection des lois russes, mais en vertu de la décision d'un tribunal arbitral mixte, sentiraient bientôt contre eux l'hostilité générale.

De son côté, le gouvernement russe, pour donner la possibilité aux ex-propriétaires des biens nationalisés d'appliquer leurs connaissances techniques et leurs capitaux au relèvement économique de la Russie pour leur propre avantage, leur a reconnu le droit préférentiel dans tous les cas où leurs ci-devant biens seraient donnés en concession, soit sous la forme de bail, soit sous la forme de sociétés mixtes constituées entre l'Etat et le capital étranger, soit sous toute autre forme prévoyant la participation de l'étranger.

De même la délégation russe constate que les Etats intéressés, en réservant leur sollicitude pour un groupe restreint de capitalistes étrangers et en faisant preuve d'une intransigeance doctrinaire inexplicable, ont sacrifié les intérêts d'un grand nombre de capitalistes étrangers désireux de profiter des facilités et garanties que leur accorde le gouvernement russe pour retourner et travailler en Russie, ainsi que les intérêts de la foule des petits porteurs d'emprunts russes et des petits propriétaires étrangers dont les biens ont été nationalisés ou séquestrés, et que le gouvernement russe avait l'intention de comprendre parmi les réclamations dont il reconnaissait la justice et le bien-fondé. La délégation russe ne peut s'empêcher d'exprimer sa surprise que des puissances comme la France qui possède la majorité des petits porteurs d'emprunts russes, aient montré le plus d'insistance pour la restitution des biens en subordonnant les intérêts des petits porteurs d'emprunts russes à ceux de quelques groupes exigeant la restitution des biens.

Le gouvernement russe a envoyé ses représentants à la conférence de Gênes dans l'espoir d'y obtenir, avec les autres Etats, un accord qui, sans toucher au régime social et politique établi à la suite de la révolution et de l'intervention victorieusement repoussée, amènerait non pas une aggravation mais une amélioration de la situation économique et financière de la Russie, et, en même temps, ouvrirait la voie à une amélioration de la situation économique de l'Europe.

Mais ce but sous-entendait que les puissances étrangères ayant organisé l'intervention armée en Russie renonceraient à parler à la Russie le langage d'un vainqueur à un vaincu, la Russie n'ayant pas été vaincue. Le seul langage qui aurait pu aboutir à un accord commun était celui que tiennent l'un vis-à-vis de l'autre des Etats contractants sur un pied d'égalité.

La Russie demeure disposée, pour assurer le succès de l'accord, à consentir de sérieuses concessions aux puissances étrangères, mais à cette condition absolue qu'à ces concessions correspondent des concessions équivalentes faites en faveur du peuple russe par l'autre partie contractante. Les masses populaires de Russie ne sauraient accepter un accord dans lequel les concessions n'auraient pas leur contre-partie dans des avantages réels.

Une autre issue, suggérée par les difficultés de la situation, serait l'annulation réciproque des réclamations et contre-réclamations découlant du passé entre la Russie et les autres puissances. Mais, dans ce cas encore, le gouvernement russe est décidé à respecter les intérêts des petits porteurs.

Si, néanmoins, les puissances désirent s'occuper de la solution des différends financiers entre elles et la Russie, vu que cette question exige une étude plus approfondie de la nature et de l'étendue des prétentions présentées à la Russie, et une appréciation plus juste des crédits disponibles à lui accorder, cette tâche pourrait être confiée à un comité mixte d'experts désigné par la conférence, et dont les travaux commenceraient et à une date et dans un lieu à déterminer d'un commun accord.

La délégation russe constate que le grand obstacle auquel s'est heurtée jusqu'à présent la conférence est que l'idée de réciprocité ci-dessus exprimée n'est pas encore suffisamment partagée par toutes les puissances. Mais elle ne peut pas ne pas souligner que les pourparlers qui ont eu lieu ont ouvert la voie à un rapprochement plus étroit entre la Russie des Soviets et les puissances étrangères. La délégation russe exprime l'avis que les divergences qui se sont manifestées dans la solution des différends financiers entre elle et les puissances étrangères ne doivent pas faire obstacle à ce que les autres problèmes intéressant tous les pays, et en premier lieu les problèmes concernant le relèvement économique de l'Europe et de la Russie et la consolidation de la paix, puissent et doivent être résolus ici à Gênes. La Russie s'est présentée à la conférence dans une intention de conciliation, et elle espère encore que ses efforts dans ce sens seront couronnés de succès.

Gênes, le 11 mai 1922.

Annexe I

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION TENUE À LA VILLA D'ALBERTIS À GÊNES, LE DIMANCHE 14 MAI 1922, et À LAQUELLE ASSISTAIENT LES CHEFS DES DÉLÉGATIONS ITALIENNE, BELGE, BRITANNIQUE, FRANÇAISE ET JAPONAISE.

Les délégués présents ont examiné la réponse à faire au mémorandum des Russes du 11 mai et sont tombés d'accord pour faire les recommandations suivantes à la sous-commission de la première commission de la conférence de Gênes, réunie hors de la présence des délégués allemands et russes:

I.—La proposition faite par les délégués russes dans leur mémorandum du 11 mai 1922 de réunir une commission d'experts devrait être acceptée dans la forme prévue à l'annexe ci-jointe et la date du 26 juin devrait être proposée comme date de réunion.

II.—Les puissances représentées à Gênes, autres que l'Allemagne et la Russie, devraient être invitées par le président de la conférence de Gênes à envoyer des représentants à La Haye le 15 juin 1922, pour examiner dans quelles conditions la commission des experts agira vis-à-vis des Russes. Le président devrait être prié d'adresser une invitation analogue aux Etats-Unis d'Amérique, s'il est assuré qu'ils sont disposés à l'accepter.

III.—Les représentants à La Haye décideront de la composition de la commission qui sera chargée de la conduite des négociations avec la commission russe.

IV.—Les gouvernements procèderont à un échange de vues préliminaire, éclairés par cette discussion, et, s'ils ne l'ont déjà fait, feront alors connaître s'ils entendent,

ou non, participer à la commission. Le refus d'un gouvernement n'empêchera pas la réunion de la commission pour le compte des autres gouvernements.

V.—Si, dans un délai de trois mois à compter de la date fixée à la clause IV du document ci-annexé, des recommandations conjointes n'ont pu être présentées ou si les recommandations présentées ne sont pas acceptées par les gouvernements intéressés dans le mois qui suivra la date desdites recommandations, chaque gouvernement sera libre de procéder à un arrangement séparé avec le gouvernement soviétique russe, sur les questions visées à la clause III du document ci-annexé.

VI.—Les délégations ont été d'accord pour recommander à leurs gouvernements respectifs de ne reconnaître ni appuyer aucun arrangement privé qui, avant l'achèvement des travaux des commissions d'experts, ou pendant le mois qui suivra l'adoption de leurs recommandations s'il y en a, serait conclu par leurs ressortissants avec le gouvernement soviétique russe concernant les biens appartenant antérieurement à d'autres étrangers.

VII.—Le document ci-annexé sera communiqué à la délégation russe.

VIII.—Les délégations belge et française ont déclaré qu'elles recommanderaient à leurs gouvernements d'adhérer aux décisions contenues dans le présent procès-verbal.

ANNEXE

Clauses à communiquer à la délégation russe

I.—Les puissances ci-dessus mentionnées* acceptent qu'une commission soit nommée en vue d'examiner encore les divergences existant entre le gouvernement soviétique russe et les autres gouvernements et en vue de se rencontrer avec une commission russe ayant le même mandat.

II.—Au plus tard le 20 juin, la désignation des puissances représentées dans la commission non russe avec le nom des membres de cette commission sera communiquée au gouvernement soviétique russe, et, réciproquement, les noms des membres de la commission russe seront communiqués aux autres gouvernements.

III.—Les questions à traiter par cette commission comprendront toutes les questions existantes concernant les dettes, la propriété privée et les crédits.

IV.—Les membres des deux commissions devront se trouver à La Haye le 26 juin 1922.

V.—Les deux commissions s'efforceront d'arriver à des recommandations conjointes sur les questions visées à la clause III.

VI.—En vue de permettre au travail des commissions de se poursuivre en toute tranquillité et en vue de rétablir la confiance mutuelle, des engagements seront conclus entre le gouvernement soviétique russe d'une part, et d'autre part, les autres gouvernements qui y seront partie, à l'effet de s'abtenir de tout acte d'agression contre leurs territoires respectifs et de s'abstenir de toute propagande subversive.

L'engagement de s'abstenir de tout acte d'agression sera basé sur l'observation du *statu quo* actuel et restera en vigueur jusqu'à ce que les questions pendantes relatives à certaines frontières en Europe aient été réglées ou pendant une certaine période à déterminer.

L'engagement concernant la propagande obligera tous les gouvernements signataires à n'intervenir d'aucune façon dans les affaires intérieures des autres Etats, à ne pas aider financièrement, ou par quelqu'autre moyen, les organisations politiques dans les autres pays et à supprimer sur leur territoire les tentatives tendant à fomenter des actes de violence dans les autres Etats ou tendant à troubler le *statu quo* territorial et politique.

*i.e. Les puissances qui ont signé la réponse à la délégation russe.

ANNEXE J

CLAUSES ADOPTÉES PAR LA PREMIÈRE COMMISSION DANS SA RÉUNION DU 18 MAI 1922 ET CONFIRMÉE LE 19 MAI 1922 DANS LA SÉANCE GÉNÉRALE DE CLÔTURE

I

Les puissances ci-dessus mentionnées acceptent qu'une commission soit nommée en vue d'examiner encore les divergences existant entre le gouvernement soviétique russe et les autres gouvernements, et en vue de se rencontrer avec une commission russe ayant le même mandat.

II

Au plus tard le 20 juin, la désignation des puissances représentées dans la commission non-russe, avec les noms des membres de cette commission, sera communiquée au gouvernement soviétique russe, et réciproquement les noms des membres de la commission russe seront communiqués aux autres gouvernements.

III

Les questions à traiter par ces commissions comprendront toutes les questions existantes concernant les dettes, la propriété privée et les crédits.

IV

Les membres des deux commissions devront se trouver à La Haye le 26 juin 1922.

V

Les deux commissions s'efforceront d'arriver à des recommandations conjointes sur les questions visées à la clause III.

VI

En vue de permettre au travail des commissions de se poursuivre en toute tranquillité, et en vue de rétablir la confiance mutuelle, des engagements seront conclus entre le gouvernement soviétique russe et les gouvernements actuellement alliés du gouvernement soviétique russe d'une part, et, d'autre part, les autres gouvernements, qui y seront partie, à l'effet de s'abstenir de tous actes d'agression contre leurs territoires respectifs, et de s'abstenir de toute propagande subversive.

L'engagement de s'abstenir de tous actes d'agression sera basé sur l'observation du *statu quo* actuel, et restera en vigueur pendant une période de quatre mois après la clôture des travaux des commissions.

L'engagement concernant la propagande obligera les gouvernements à n'intervenir d'aucune façon dans les affaires intérieures des autres Etats, à ne pas aider financièrement ou par quelque autre moyen les organisations politiques dans les autres pays et à supprimer sur leur territoire les tentatives tendant à fomenter des actes de violence dans les autres Etats, ou tendant à troubler le *statu quo* territorial et politique.

ANNEXE K

RAPPORT DE LA DEUXIÈME COMMISSION (FINANCE)

AVANT-PROPOS

La deuxième Commission, désignée par la Conférence pour traiter des questions financières, s'est réunie le 11 avril 1922, à 4 heures p.m. et a institué une sous-commission chargée d'examiner les propositions relatives aux monnaies. Au cours de la

seconde séance, tenue le 13 avril, deux nouvelles sous-commissions ont été nommées; l'une pour s'occuper des crédits et l'autre des changes.

La sous-commission des monnaies a tenu une séance préliminaire le 12 avril; au cours d'une deuxième séance, qui a eu lieu le 13 avril, elle a décidé de constituer un comité d'experts chargé d'examiner les questions qui lui avaient été soumises.

Le rapport de ce comité (Annexe A) a été reçu le 17 avril.

La sous-commission des changes s'est réunie le 17 avril et a décidé de renvoyer les propositions qui lui étaient soumises au Comité d'Experts qui s'était occupé de la question des monnaies.

Le nouveau rapport de ce Comité relatif aux changes (Annexe B) a été reçu le 19 avril et les deux rapports ont été ensuite examinés au cours d'une séance tenue conjointement par les sous-commissions des monnaies et des changes.

Les raports dont il s'agit ont été approuvés et les sous-commissions ont recommondé l'adoption, avec quelques amendements, des résolutions élaborées par le Comité des Experts (Résolution 1 à 11 et 14 à 15 ci-dessous).

La Sous-Commission des monnaies a recommandé l'adoption d'une autre résolution (résolution 12) concernant les mesures à prendre en vue de convoquer une réunion des banques centrales et des banques réglementant la politique de crédits dans les divers pays.

Au cours d'une séance tenue le 20 avril, la Commission financière a adopté les recommandations soumises par les sous-commissions des monnaies et des changes.

La sous-commission des crédits a siégé le 24 et le 26 avril et a recommandé l'adoption de 4 résolutions (résolutions 16 à 19); ces résolutions ont été adoptées par la Commission au cours d'une séance tenue le 29 avril.

La Commission financière a donc approuvé en tout 19 résolutions quelle recommande à la Conférence d'adopter.

I.—Monnaies

Résolution 1

La condition essentielle de la reconstruction économique de l'Europe est que chaque pays parvienne à stabiliser la valeur de sa monnaie.

Résolution 2

Il conviendrait d'affranchir les banques, notamment les banques d'émission, de toute influence d'ordre politique et d'en assurer le fonctionnement exclusivement d'après des méthodes financières prudentes. Dans les pays où il n'existe pas de banque centrale d'émission, il y aura lieu d'en établir une.

Résolution 3

Les mesures d'assainissement monétaire seront facilitées si l'on parvient à développer la pratique d'une coopération constante entre les banques centrales d'émission ou les banques chargées du contrôle de la politique suivie en matière de crédit dans les divers pays. Une telle coopération des banques centrales, qui ne serait pas nécessairement limitée à l'Europe, donnerait la possibilité de coordonner la politique suivie en matière de crédit sans entraver la liberté d'aucune banque. Il est suggéré qu'une réunion des représentants des banques centrales ait lieu à une date prochaine afin d'examiner les moyens les plus convenables pour donner effet à la présente recommandation.

Résolution 4

Il est désirable que toutes les monnaies européennes soient basées sur un étalon commun.

Résolution 5

L'or est le seul étalon commun qu'à l'heure actuelle tous les Etats européens pourraient convenir d'adopter.

Résolution 6

Il est de l'intérêt général que les gouvernements européens déclarent, dès à présent, que l'établissement d'un étalon-or est le but final vers lequel ils tendent et qu'ils se mettent d'accord sur le programme par l'application duquel ils se proposent d'atteindre ce but.

Résolution 7

Aussi longtemps que le budget annuel d'un Etat présentera un déficit qui sera comblé par la création du papier-monnaie ou de crédits en banque, il sera impossible de réaliser une réforme monétaire et l'on ne peut arriver à établir l'étalon-or. Par conséquent, de toutes les réformes, la plus importante est d'équilibrer chaque année les dépenses publiques sans avoir recours à l'ouverture de nouveaux crédits sans contre-partie.

L'équilibre du budget nécessite une imposition adéquate, mais si les dépenses publiques sont élevées au point de porter l'imposition au delà de la capacité rationnelle du pays, cette imposition elle-même peut encore amener l'inflation fiduciaire. La compression des dépenses constitue le vrai remède. L'équilibre du budget contribuera dans une large mesure à couvrir les dettes extérieures en réduisant la consommation intérieure. Mais il est reconnu que, dans le cas de certains pays, le montant des dettes est tel qu'il est impossible de réaliser l'équilibre du budget sans avoir recours, en outre, à un emprunt extérieur. Sinon, il se peut qu'on ne parvienne pas à réaliser la stabilité relative de la monnaie dont l'équilibre du budget, par les moyens indiqués ci-dessus, dépend dans une large mesure.

Résolution 8

La seconde mesure consistera à déterminer et à fixer la valeur or de l'unité monétaire. Cette mesure ne pourra être prise dans chaque pays que lorsque les circonstances économiques le permettront; chaque pays devra, en effet, trancher alors la question de savoir s'il adopte l'ancienne parité or ou une nouvelle parité voisine de la valeur du change, à ce moment, de son unité monétaire.

Résolution 9

Ces mesures pourraient à elles seules suffire à établir un étalon or, mais le succès de son maintien serait efficacement favorisé, non seulement par la collaboration proposée des banques centrales, mais encore par la conclusion, au moment opportun, d'une convention internationale.

L'objet de cette convention serait de centraliser et de coordonner les demandes d'or et d'éviter ainsi, dans le pouvoir d'achats de ce métal, les amples variation que, sans ces précautions, pourraient provoquer les efforts, simultanés et concurrents qui seraient faits par plusieurs pays pour se procurer des réserves métalliques. La convention devra contenir des dispositions tendant à l'économie dans l'usage de l'or, par le maintien des réserves sous forme de balances à l'étranger; on citera à cet égard le système dit de l'étalon-or de "gold exchange standard" ou un système de compensations internationales.

Résolution 10

Il n'est pas essentiel que tous les pays, même en Europe, participent à la convention internationale visée à l'article précédent, mais plus ladite convention comprendra de membres, plus grandes seront ses chances de succès.

Si, toutefois, les pays participants, et les Etats-Unis doivent se servir du même étalon monétaire, aucun programme tendant à stabiliser le pouvoir d'achat de l'unité monétaire ne saurait être fécond si l'Europe n'arrête, de concert avec les Etats-Unis, les mesures à prendre, et, à cet effet, il conviendrait d'inviter les Etats-Unis à collaborer avec elle.

Résolution 11

Il y aurait lieu de soumettre pour examen à la réunion des banques centrales, suggérée à la Résolution 3, les propositions suivantes qui doivent servir de base à la convention internationale envisagée à la Résolution 9:

1. Les Gouvernements des pays participants, déclarent que le rétablissement d'un étalon-or effectif est le but final vers lequel ils tendent et qu'ils conviennent d'exécuter le programme suivant aussi rapidement que possible:

(*a*) Afin d'être maître de sa propre monnaie, chaque Gouvernement doit faire face à ses dépenses annuelles sans avoir recours à la création de papier-monnaie ou à l'ouverture de crédits en banque.

(*b*) Par la suite, il y aurait lieu de déterminer et de fixer la valeur or de l'unité monétaire aussitôt que les circonstances le permettront. Cette valeur ne sera pas nécessairement l'ancienne parité or.

(*c*) La valeur or ainsi fixée devra alors devenir effective sur un marché libre.

(*d*) Pour maintenir la monnaie à sa valeur or, il sera indispensable que chaque Gouvernement constitue une réserve suffisante de valeurs approuvées qui ne sera pas nécessairement constituée par de l'or.

2. Lorsque la reconstruction économique sera assez avancée, certains pays participants établiront un marché libre pour l'or et deviendront ainsi des centres or.

3. Un pays participant peut, outre les réserves d'or qu'il conserve chez lui, s'assurer dans tout autre pays participant des réserves de valeurs reconnues sous forme de balances en banque, de lettres de change, d'obligations à court terme ou d'autres ressources liquides convenables.

4. Dans la pratique, tout pays participant achètera et vendra sur demande, contre sa propre monnaie, les devises d'autres pays participants, à un cours qui ne saurait s'écarter de la parité de plus d'une fraction déterminée.

5. La Convention sera ainsi basée sur un étalon de change or. Pour qu'un pays puisse continuer à être membre, il lui faudra maintenir l'unité monétaire nationale à la valeur fixée. Sinon, le droit de garder les bilans de réserve des autres pays participants lui sera retiré.

6. Chaque Gouvernement sera responsable devant la Convention de l'exécution des mesures (législatives et autres) nécessaires au maintien de la valeur de sa propre monnaie au pair dans les autres pays, et il aura toute latitude pour employer à cet effet telle méthode qui lui conviendra,—que ce soit la stabilisation du crédit par les banques centrales ou tout autre moyen.

7. En stabilisant le crédit, on aura non seulement pour objet de maintenir les monnaies au pair les unes par rapport aux autres, mais encore d'empêcher les fluctuations anormales du pouvoir d'achat de l'or. Toutefois, on ne se propose pas d'entraver l'initiative des banques centrales en élaborant des règlements précis à cet effet, mais de s'assurer leur collaboration dans les questions qui ne sont pas du ressort des Gouvernements participants.

Résolution 12

Afin de développer la pratique d'une coopération constante entre les banques centrales et les banques réglant la politique suivie en matière de crédit dans les différents pays, ainsi qu'il est recommandé à la Résolution 3, cette Conférence émet le

vœu que la Banque d'Angleterre soit invitée à convoquer une réunion desdites banques, aussitôt que possible, afin qu'elles examinent les propositions adoptées par la Conférence et fassent des recommandations à leur Gouvernement respectif en vue d'adopter une convention monétaire internationale.

II.—Evasion des capitaux

Résolution 13

Nous avons examiné les mesures qui pourraient être prises, le cas échéant, pour prévenir l'évasion des capitaux en vue d'échapper aux impôts, et nous sommes d'avis que toute proposition tendant à entraver la liberté du marché des changes ou à violer le secret des relations entre les banquiers et leurs clients doit être absolument condamnée. Sous cette réserve, nous sommes d'avis que l'étude des mesures à prendre en vue d'une coopération internationale destinée à prévenir l'évasion fiscale pourrait être utilement rattachée à celle de l'imposition double, question qu'examine actuellement une Commission d'experts et la Société des Nations.

Nous proposons, en conséquence, que la Société des Nations soit invitée à étudier les mesures dont il s'agit.

III.—Changes

Résolution 14

Tout contrôle artificiel des opérations de change, que ce soit en exigeant des licences pour les opérations de change ou en limitant les tarifs auxquels ces opérations peuvent être effectuées, ou en établissant une distinction entre les différents buts en vue desquels le change peut être exigé, ou enfin en empêchant la liberté des opérations de change à terme, est vain et nuisible et devrait être aboli le plus tôt possible.

Résolution 15

Il est désirable qu'un marché de change à terme organisé d'une façon adéquate soit établi là où n'existe aucun marché de ce genre. Il a été suggéré que, dans tout pays où l'entreprise privée s'est montrée incapable d'organiser un tel marché la banque centrale devrait accorder des facilités à cet égard, sans s'exposer elle-même au risque d'un change découvert. Il pourrait être utile, par exemple, d'accorder aux banques et établissements financiers reconnus des facilités pour convertir les opérations de change étranger effectuées au comptant en opérations à terme, par un système de "contange" ou de "reports" sur les échanges étrangers; la cote de ces banques et établissements financiers s'appliquerait à l'opération double comprenant simultanément opération au comptant dans un sens, et une opération à terme dans l'autre sens.

Les banques centrales intéressées s'engageraient à accorder des facilités pour garder en dépôt des balances étrangères (et des garanties) pour le compte d'autres banques centrales; des garanties spéciales seraient demandées à chaque banque et au gouvernement du pays où elle se trouve en ce qui concerne la liquidité et la liberté de mouvement absolues de ces balances en toutes circonstances et leur exemption totale de toute imposition, emprunts forcés ou moratorium.

Il conviendrait que cette question soit examinée par la conférence des banques centrales mentionnée dans une résolution antérieure.

IV—Crédits

Résolution 16

La restauration de l'Europe dépend du rétablissement des conditions auxquelles les crédits et notamment les capitaux disponibles pourront affluer librement des pays qui, grâce à leur excédent de fonds, sont en mesure de consentir des prêts vers les pays qui ont besoin de l'aide de l'étranger.

Il conviendra que lesdits Etats soient adressés régulièrement à la Société des gouvernement que dans les cas absolument exceptionnels. Pour que les crédits privés et les capitaux disponibles affluent librement, il faut que tous les pays prennent des mesures adéquates pour assainir leurs finances publiques et leurs monnaies, et que les pays emprunteurs fournissent aux prêteurs des garanties suffisantes. Il importe d'adopter un système spécial pendant la période transitoire actuelle pour provoquer l'afflux des capitaux et permettre à la coopération des pays les plus solides au point de vue financier de devenir immédiatement effective.

Résolution 17

Il est essentiel que les pays ayant besoin de crédits entreprennent de donner effet, autant qu'il sera en leur pouvoir, aux résolutions déjà adoptées relatives à la monnaie et au change. La meilleure garantie qu'un pays emprunteur pourra offrir aux prêteurs éventuels sera de leur prouver qu'il fait de sérieux efforts pour améliorer l'état de ses finances publiques. Les mesures nécessaires au rétablissement de la monnaie désorganisée en Europe ont été déjà exposées. Pour qu'un Etat parvienne à boucler son budget il devra s'attacher surtout à observer les points principaux indiqués ci-après.

(*a*) Il lui faudra équilibrer les recettes et les dépenses ordinaires en réduisant les dépenses, et, là où cette méthode ne sera pas applicable, en augmentant les recettes.

(*b*) Toutes les dépenses extraordinaires seront réduites progressivement jusqu'à l'abolition totale, et ne devront pas être couvertes au moyen d'emprunts, à moins qu'il ne s'agisse indubitablement d'engager de nouveaux capitaux en vue de la production. Au cas où l'on aura recours aux emprunts, on préférera aux emprunts à court terme ceux à long terme, et, sous aucun prétexte, on n'adoptera de méthodes qui, soit directement, soit indirectement pourraient provoquer l'inflation.

Résolution 18

Les renseignements les plus complets sont essentiels si l'on veut créer et maintenir la confiance. Chaque pays devra publier fréquemment des états détaillés relatifs aux conditions de ses finances publiques.

Il conviendra que lesdits Etats soient adressés régulièrement à la Société des Nations, laquelle continuera à réunir et à publier périodiquement des recueils de renseignements basés sur les états qu'on s'efforcera d'obtenir auprès du plus grand nombre possible de pays, qu'ils soient membres de la Société ou non.

Résolution 19

Afin de faciliter la coopération immédiate des ressortissants des pays les plus solides au point de vue économique, aux fins de restauration dans les pays offrant des crédits à titre privé, ou, là où c'est nécessaire, sous forme de prêts aux gouvernements, il est recommandé que le plus grand nombre possible de gouvernements représentés à la Conférence de Gênes conviennent de favoriser l'établissement et de faciliter les opérations d'un consortium international et de consortium nationaux qui lui seront affiliés. Ces organismes auront principalement pour objet d'examiner les occasions qui se présenteront de collaborer à la restauration de l'Europe, d'aider à soutenir financièrement les entreprises poursuivant ce but, et de coopérer avec d'autres agences et entreprises sans tenter de créer aucun monopole.

ANNEXES

Rapport du comité des experts nommé par les sous-commissions des monnaies et des changes de la commission financière

Annexe A—Monnaies

Les membres du comité des experts nommé par la sous-commission des monnaies de la commission financière, ont examiné attentivement les documents qui leur ont été soumis, par la sous-commission des monnaies, et, en ce faisant, ils ont étudié la situation monétaire actuelle de l'Europe entière. Leurs conclusions se conforment, dans une large mesure, à celles des experts réunis à Londres. Les suggestions intéressantes présentées par les diverses délégations ont été également examinées avec soin, et les experts croient que leur rapport a retenu les points principaux soulevés par les délégations.

En soumettant leur rapport, les membres du comité des experts désirent présenter les observations générales ci-après:

1. Ils admettent qu'ils ont à s'occuper de deux catégories différentes de pays:

Catégorie I.—Pays où l'inflation s'est produite, mais a été déjà arrêtée, et où une certaine déflation est dès à présent réalisée.

Catégorie II.—Pays où l'inflation continue à se produire.

Dans les pays de la catégorie II, il est essentiel, en vue d'arriver à l'assainissement monétaire, que l'inflation soit arrêtée, et que ces pays passent ainsi dans la catégorie I. Le programme tracé dans les résolutions 6 à 8 décrit les mesures grâce auxquelles ce passage devrait s'effectuer; dans certains cas, il ne sera possible qu'avec l'aide de l'étranger, et cette aide devra parfois comporter la participation de l'étranger à l'organisation d'une banque centrale d'émission.

2. La question de la dévaluation doit être résolue par chaque pays selon l'opinion qu'il a lui-même de ses propres nécessités. Les experts estiment cependant qu'il est important d'appeler l'attention sur quelques-unes des considérations qui influeront nécessairement sur la décision prise, à ce sujet, par chaque pays. Il existe une opinion répandue dans les divers pays selon laquelle le retour à la parité or serait nécessaire ou désirable par lui-même. Un tel retour serait accompagné d'avantages certains, mais les experts désirent faire remarquer que dans le pays où le cours est descendu très en dessous de la parité or d'avant la guerrre, un retour à cette parité entraînerait, d'une part, une désorganisation sociale et économique inhérente aux réadaptations ininterrompues des salaires et des prix, d'autre part, une augmentation continuelle du fardeau de la dette intérieure.

Tout en tenant compte des dettes considérables qui ont été contractées depuis l'armistice par beaucoup des pays intéressés, les experts inclinent à penser que le retour à l'ancienne parité or demande un effort trop grand à la production; ils répètent que la décision doit être laissée, dans chaque cas, aux pays intéressés; mais ils croient devoir suggérer que tout pays ayant atteint une stabilité monétaire relative, à un niveau si inférieur à celui de l'ancienne parité que le retour à celle-ci constituerait un processus long et pénible, contribuerait à améliorer considérablement son économie intérieure et rendrait un service important à la construction européenne en prenant le premier hardiment l'initiative d'assurer une stabilité immédiate en valeur or par la fixation d'une nouvelle parité or égale ou voisine du chiffre atteint par la stabilité relative.

3. Enfin, les experts ne peuvent en toute loyauté, soumettre à la sous-commission des monnaies une série de recommandations tendant à obtenir des résultats pratiques, sans examiner certains autres aspects de la situation économique et financière actuelle de l'Europe; cela supposerait en effet que ces résultats pourraient être obtenus immédiatement. On ne peut espérer un rétablissement permanent de la prospérité de l'in-

dustrie européenne aussi longtemps que cette industrie aura à supporter, soit directement sous la forme d'impôts, soit indirectement par suite de l'inflation fiduciaire—laquelle constitue la forme d'imposition la plus insidieuse et la plus contestable—un fardeau de dépenses budgétaires dépassant ses ressources. Les experts ne peuvent mieux faire, sous ce rapport, que renvoyer au mémoire relatif aux finances internationales et aux systèmes monétaires des différents Etats, daté du 16 janvier 1920, qui a été soumis aux gouvernements de certains pays, et figure parmi les documents présentés à la conférence internationale financière, réunie à Bruxelles en septembre 1920. Dans son ensemble, ce mémoire, bien que datant de plus de deux ans, a gardé toute son actualité, et l'on ne peut espérer rétablir définitivement les changes ou la prospérité économique de l'Europe, avant que les questions traitées dans ce mémoire, notamment le problème des dettes internationales n'aient été résolument examinées.

Un Etat ne peut s'acquitter de ses dettes étrangères que si les Etats créanciers sont en mesure de les contre-balancer en absorbant le surplus de sa production. Si le fardeau des obligations extérieures d'un pays dépasse sa capacité de paiement et si ce pays ne peut obtenir l'aide d'emprunts étrangers, ses efforts en vue de faire face à ses obligations ont nécessairement pour effet, d'une part de désorganiser les marchés des autres pays, et, d'autre part, de déprécier continuellement le change du pays débiteur, ce qui empêchera absolument ce dernier de tenter aucun effort dans la voie de la stabilisation.

4. Les experts présentent à la sous-commission des monnaies, avec les observations préliminaires qui précèdent, les résolutions ci-après: (1) ils se permettent de suggérer que la sous-commission pourrait recommander l'adoption de ces résolutions aux gouvernements représentés à la conférence. On remarquera que les recommandations contiennent un projet de convention internationale monétaire.

Annexe B—Changes

Nous avons l'honneur de présenter à la sous-commission des changes, les résolutions suivantes, (2) en lui suggérant d'en proposer l'adoption aux gouvernements représentés à la conférence. Nous recommandons principalement une liberté complète dans le domaine des changes. Nous n'avons pas essayé de définir les causes profondes de la désorganisation actuelle des changes européens. Quelques-unes de ces causes sont mentionnées dans l'introduction du rapport que nous avons soumis à la sous-commission des monnaies.

Toute tentative d'examen de la question dans son ensemble nous entraînerait hors des limites rationelles du présent rapport.

Il en est de même pour les changes: leur rétablissement intégral dépend du réglement de questions qui ne sont pas actuellement de notre ressort.

Nous avons examiné avec soin l'amendement proposé par la délégation allemande en ce qui concerne les mesures à prendre pour prévenir l'évasion des capitaux dans le but d'échapper à l'impôt. Nous sommes arrivés à la conclusion que cette question devrait être considérée comme rentrant dans la compétence de la sous-commission des monnaies. En conséquence, nous avons signalé ce qui suit à cette sous-commission:

Toute proposition tendant à entraver la liberté du marché des changes ou à violer le secret des relations entre les banquiers et leurs clients doit être, à notre avis, absolument condamnée. Sous cette réserve, nous sommes d'avis que l'étude des mesures à prendre en vue d'une coopération internationale destinée à prévenir l'évasion fiscale pourrait être utilement rattachée à celle de l'imposition double, question qu'examine actuellement une commission d'experts de la Société des Nations.

---

[1] Les résolutions soumises sont celles qui ont été adoptées après modification, par la Commission Financière. *Voir* résolutions I-III.)

[2] Les résolutions soumises sont celles qui ont été adoptées après modification, par la Commission Financière. (*Voir* résolutions 14-15.)

Nous proposons, en conséquence, que la Société des Nations soit invitée à étudier les mesures dont il s'agit.

(Signé) Sir Basil Blackett,
Prof. Cassel,
Dr. Havenstein,
Dr. Vissering,
M. Avenol,
Sir Henry Strakosch,
M. Dubois,
Comm. Bianchini,
Honorable R. H. Brand.

M. Cattier *et le* Dr. Pospisil *se sont trouvés dans l'impossibilité d'assister aux réunions des exeperts.*

Annexe L

RAPPORT DE LA TROISIÈME COMMISSION (ÉCONOMIQUE)

Introduction

La IIIe commission chargée d'examiner les projets d'ordre économique, s'est réunie pour la première fois le 13 avril 1922.

Sur la proposition de M. le Délégué italien, M. Maurice Colrat, délégué français, a été appelé à la présidence.

Après avoir décidé de prendre pour base de ses travaux le rapport commun des Experts de Londres, la Commission a institué deux sous-commissions.

La première sous-commission, sous la présidence de M. Colrat, a examiné le texte des articles 41 à 53 du rapport de Londres.

La deuxième sous-commission, sous la présidence de M. J.-H. Ricard, expert français, a examiné le texte des articles 54 à 57 du même rapport.

Un comité technique a été chargé par la première sous-commission d'étudier les questions relatives au travail, sous la présidence de M. Fagnot, expert français.

La première sous-commission a tenu dix-sept séances, du 14 avril matin au 5 mai.

La seconde sous-commission a tenu huit séances, du 14 au 17 avril.

En deux réunions plénières le 28 avril, et en une autre le 5 mai, la Commission a statué sur les rapports de ces deux sous-commissions, et approuvé le texte des recommandations suivantes, qu'elle propose à la Conférence d'adopter.

CHAPITRE I

Tarifs douaniers—Restrictions douanières—Traités et conventions

Article 1

Pour que la reconstitution économique de l'Europe puisse se poursuivre avec les garanties de rapidité et de sécurité nécessaires, il est désirable:

(1) que les remaniements territoriaux qui résultent de la guerre mondiale n'altèrent que le moins possible les courants normaux du commerce;

qu'en conséquence, les Etats issus de ces remaniements ou cessionnaires de territoires désannexés s'efforcent, à cet égard, de prendre, dans leur pleine souveraineté, toutes mesures légales ou administratives nécessaires et de recourir, s'il en est besoin, à des accords ou à des recommandations communes comme, par exemple, celles de Porto-Rose.

(b) que pour assurer à tous les pays de l'Europe la possibilité d'un retour à l'échange normal des produits et à la prospérité qui en découle, des garanties

soient données par les Etats au commerce international que les importations et les exportations ne seront pas exposées à l'obstacle redoutable que crée l'instabilité des mesures administratives ou légales.

A.—Tarifs douaniers

Article 2

Tous les tarifs douaniers devraient être rendus publics. Leur publication devrait être accompagnée, pour chaque catégorie de marchandises, de l'indication claire et précise de toutes les taxes perçues par la douane auxquelles est assujettie l'importation ou l'exportation de ces marchandises. Cette indication devrait être faite en établissant une distinction entre les droits de douane et les autres taxes perçues par la douane lors de l'importation et de l'exportation, de telle façon que l'on puisse, pour toute marchandise ou catégorie de marchandises, se rendre clairement et exactement compte du montant total des droits à payer pour chaque unité de mesure servant de base à la taxation.

Il faudrait tendre à rendre aussi comparable que possible la nomenclature des tarifs douaniers, et les rapprocher de la terminologie commerciale. L'établissement de principes unitaires pour une statistique de l'économie mondiale est chose désirable.

Article 3.

Dans la mesure du possible, les tarifs devraient être applicables durant des périodes de temps assez longues; les tarifs ou les règlements douaniers devraient être modifiés aussi rarement que possible, toute modification étant dument publiée. Les Etats sont invités à considérer la possibilité de prendre les mesures nécessaires pour que les marchandises accompagnées de lettre de voiture ou de connaissement direct justifiant qu'elles ont été exépédiées avant la date de publication des tarifs nouveaux, bénéficient des tarifs anciens, à l'exclusion des marchandises déjà entreposées dans les pays de destination. On abandonnerait entièrement la pratique de remaniements fréquents pour des raisons de guerre économique.

Article 4

On ne peut méconnaître le droit des Etats de disposer librement de leurs ressources naturelles et de se réserver, par tous les moyens appropriés, leur production de matières premières, au cas où elle apparaît insuffisante en quantité pour la consommation de l'industrie nationale, ou menacée d'un déficit par suite de la demande exagérée des pays étrangers, qui résulterait de conditions financières ou économiques exceptionnelles.

Au contraire, si la production des matières premières est notablement supérieure aux besoins du pays d'origine, il est désirable qu'on n'en soumette point l'exportation à des conditions qui créent, pour les transformateurs étrangers, une situation d'infériorité marquée.

A cet effet, il faudrait que, pour toutes les matières premières dont il y a surproduction dans les pays d'origine, aucun droit d'exportation ne fût maintenu ou institué, à l'exception de ceux qui ont un caractère purement fiscal et qui, à cause de ce caractère même, ne sauraient dépasser un faible pourcentage de la valeur du produit, variable, il est vrai, selon les pays et les espèces.

Les principes ci-dessus énumérés devraient être adoptés dans toute la mesure du possible et aussitôt que possible, mais il est reconnu que certains Etats, eu égard aux conditions exceptionnelles où ils se trouvent, pourraient ne pas les mettre en pratique tant que ces circonstances existeront.

Sous réserve des traités et accords, les droits d'exportation ne devraient point varier selon les pays étrangers de destination.

Article 5

Sous réserve des traités et accords existant en la matière, le régime appliqué par chacun des Etats aux marchandises des autres Etats, qu'elles soient importées ou exportées, ne devrait, en aucun cas, dépendre du pavillon ou de la nationalité du propriétaire du navire sur lequel elles sont transportées.

B.—Prohibitions d'importation et d'exportation

Article 6

Quelle que soit la valeur des raisons d'ordre économique ou financier que certains Etats font valoir dans les circonstances exceptionnelles où ils se trouvent pour maintenir ou instituer des prohibitions ou restrictions, à l'importation ou à l'exportation, on reconnaît que ces mesures constituent un des obstacles les plus graves qui s'opposent à l'heure présente au commerce international;

Il conviendrait, en conséquence, de ne rien épargner pour les réduire le plus tôt possible au strict minimum.

Article 7

Il y a lieu de prévoir des exceptions à ce principe, notamment dans le cas de marchandises monopolisées, ou lorsqu'il s'agit de pourvoir aux besoins vitaux de la nation, de sauvegarder l'hygiène, la morale, ou la sécurité publiques ou de protéger les animaux et les plantes contre les épidémies ou les maladies auxquelles ils sont sujets.

Mais, quels qu'en soient les motifs, les restrictions à l'importation ou à l'exportation pratiquées au moyen d'un système de prohibitions sujettes à dérogations entravent à un tel degré le commerce international qu'il y aurait lieu d'en réduire les inconvénients autant que possible par des dispositions qui permettraient aux hommes d'affaires de déterminer aisément à l'avance les conditions auxquelles ils peuvent obtenir des dérogations.

Article 8

Par conséquent, on s'accorde à reconnaître que, si des dérogations sont accordées, les conditions auxquelles elles peuvent être obtenues devront être rendues publiques et clairement formulées, que le régime des dérogations devra être aussi simple et stable que possible et que toutes les dispositions devront être prises pour que les demandes de dérogations adressées aux autorités ou aux organismes signalés comme compétents soient examinées rapidement.

C. Traités et conventions

Article 9

La Conférence rappelle le principe du traitement équitable du commerce énoncé à l'article 23 du Pacte de la Société des Nations et recommande vivement la reprise des relations commerciales sur la base de traités de commerce reposant, d'une part, sur le système d'une réciprocité adaptée aux circonstances spéciales et contenant, d'autre part, dans les limites du possible, la clause de la nation la plus favorisée.

Note 1.—La majorité des Etats représentés à la Commission, tout en reconnaissant les difficultés de caractère transitoire qui peuvent s'opposer à l'adoption générale du traitement de la nation la plus favorisée, déclare que tel est le but qu'il leur faudrait poursuivre.

Note 2.—La majorité des Etats représentés constate de même qu'il est désirable que les Etats ne se lient, dans les conventions commerciales qu'ils pourraient éventuellement conclure entre eux ou avec d'autres Etats, par aucune stipulation tendant à empêcher que les réductions des droits de douane ou les facilités douanières qu'ils pourraient s'accorder mutuellement soient appliquées aux autres Etats.

ARTICLE 10

Dans les cas où, soit l'admission ou le transit de marchandises quelconques dans un pays, soit les droits imposables à ces marchandises dépendent de la réalisation de certaines conditions techniques, concernant, par exemple, leur composition, leur degré de pureté, leur zone d'origine, leurs conditions au point de vue sanitaire, il est désirable que les gouvernements concluent entre eux et mettent en application des arrangements stipulant l'acceptation, suivant les règles ou les principes fixés d'accord, de certificats délivrés par les établissements scientifiques, les autorités reconnues ou les agences du pays d'origine des marchandises, ayant compétence à cet effet.

D. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 11

Les questions relatives au "dumping" et aux prix différentiels étant de celles qui intéressent le plus l'équitable traitement du commerce, il est désirable que la Société des Nations entreprenne prochainement une enquête à ce sujet.

ARTICLE 12

La Société des Nations, en collaboration avec les autres organismes compétents fondés par conventions internationales, tels que l'*Institut International d'Agriculture,* est invitée à faciliter l'exécution des articles 2 et 8 par tous les moyens à sa disposition, ou qui lui seront fournis par les Etats représentés à la Conférence.

ARTICLE 13

Il est désirable que tous les gouvernements intéressés informent sans délai la Société des Nations de toutes les modifications introduites dans leurs tarifs douaniers et dans leurs règlements concernant les prohibitions ou les restrictions d'importation ou d'exportation.

CHAPITRE II

ARBITRAGE COMMERCIAL

ARTICLE 14

Il est désirable qu'on continue les enquêtes auxquelles se livre actuellement la Société des Nations afin de déterminer les meilleurs moyens de sauvegarder la validité des engagements librement consentis en vue de soumettre à l'arbitrage les différends soulevés par les contrats commerciaux.

CHAPITRE III

TRAITEMENT DES ÉTRANGERS SE LIVRANT AUX AFFAIRES

ARTICLE 15

Sans préjudice des traités et accords existants ou des conventions qu'il serait désirable de voir multiplier en matière d'établissement, on reconnaît que, pour activer la coopération économique entre les Etats, il est nécessaire que les personnes et les firmes ou sociétés commerciales, industrielles, financières ou d'assurances, au cas où elles exercent à l'étranger leur industrie ou leur commerce ou toute autre occupation, ne soient pas soumises à des taxes ou impositions, sous quelque dénomination que ce soit, qui les mettrait dans un état d'infériorité par rapport aux nationaux. En conséquence, le traitement national en matière fiscale devrait être la règle, sous réserve de dérogations exceptionnelles qui ne sauraient être justifiées que par des nécessités d'intérêt public. Toutefois, ces dérogations au traitement national devraient être

applicables à tous les étrangers, personnes, firmes ou sociétés commerciales, industrielles, financière ou d'assurances sans distinction de nationalité.

Le régime ci-dessus devrait être également appliqué dans le cas de personnes, de firmes ou sociétés commerciales, industrielles, financières ou d'assurances établies dans un pays étranger, conformément aux lois de ce pays.

En outre, il est nécessaire que les taxes ou impositions visées dans les deux alinéas précédents soient rigoureusement limitées à la part d'actif se trouvant effectivement dans les pays où elles sont perçues, et aux seules opérations qui y sont faites.

On reconnaît que les doubles taxations devraient être traitées par des accords entre Nations, dont les principes pourront être heureusement précisés par l'étude à laquelle se livre la Société des Nations.

Note.—La délégation italienne signale à cet égard le projet de convention élaboré à Rome le 6 avril 1922 par l'Italie et les autres Etats successeurs de l'Autriche-Hongrie dont on s'accorde à reconnaître qu'elle constitue une première initiative pour le règlement international de cette question. (Voir Annexe.)

Article 16

Il est désirable qu'en matière de visa des passeports, tous les pays assurent, aussitôt que possible, une application aussi étendue que possible, des recommandations et résolutions de la Conférence Internationale sur les passeports, les formalités douanières et les billets directs internationaux, tenue à Paris en octobre 1920, sous les auspices du comité provisoire des communications et du transit de la Société des Nations.

Parmi ces résolutions, les plus urgentes sont les suivantes:

(*a*) Abolition du visa de sortie;

(*b*) La durée de validité des visas d'entrée devra être, en général, d'un an; les visas de transit seront valables pendant la même période que le visa du pays de destination.

(*c*) Les droits perçus pour l'octroi du visa seront au maximum:
Visa d'entrée: 10 Francs-or.
Visa de transit: 1 Franc-or.
Note.—Il est désirable que les gouvernements examinent la possibilité d'accorder une réduction notable pour les émigrants.

(*d*) Sauf raisons exceptionnelles (indésirables) le visa de transit sera donné, sur-le-champ, et sans enquête préalable, sur la seule production du visa d'entrée dans le pays de destination, s'ajoutant aux visas de transit des pays intermédiaires.

Il est, en outre, désirable que tous les Etats adoptent les recommandations de la conférence susdite concernant la suppression de la visite des bagages enregistrés en transit et des voyageurs et des valeurs en transit, et que les Etats limitrophes concluent entre eux, autant que possible, des ententes pour faciliter les visites douanières en conformité avec les propositions de la Conférence susdite.

CHAPITRE IV

Protection de la propriété industrielle, littéraire et artistique

Article 17

Il est désirable que tous les Etats européens qui n'ont pas encore adhéré à la Convention Internationale pour la protection de la propriété industrielle, signée à Paris le 20 mars 1883 et revisée à Washington en 1911, ainsi qu'à la Convention Internationale sur la protection de la propriété littéraire et artistique, signée à Berne le 9

septembre 1886, revisée à Berlin le 13 novembre 1908 et complétée par le Procotole additionnel signé à Berne le 20 mars 1914, adhèrent auxdites conventions et prennent à cet effet toutes les mesures nécessaires aussitôt que possible.

Article 18

En attendant l'adhésion prévue à l'article 17, chaque Etat européen, dans lequel la propriété industrielle, littéraire ou artistique des étrangers ne fait pas actuellement l'objet d'une protection, s'engage, sous condition de réciprocité, à accorder à cette propriété une protection efficace.

Sans préjudice des traités et des accords qui règlent la question pour le présent et pour l'avenir, tout Etat devrait reconnaître, restituer, et protéger ces droits qui appartiendraient à des ressortissants d'autres Etats et qui seraient actuellement reconnus sur son territoire, si des mesures législatives ou administratives de caractère exceptionnel n'avaient été prises depuis le 1er août 1914, à la suite de guerres ou de révolutions.

Note.—Dans l'opinion de quelques experts, il est hautement désirable que tout Etat européen qui n'y serait pas déjà partie, donne son adhésion à l'arrangement signé à Madrid le 14 avril 1891, pour la répression des fausses dénominations d'origine.

CHAPITRE V

Agriculture

Article 19

L'agriculture étant, au point de vue économique et social, un facteur essentiel de la reconstitution de l'Europe, il est désirable que les Etats encouragent par tous les moyens le développement de la production agricole.

Article 20

Il est désirable également que les Etats donnent une attention particulière aux travaux de l'Institut International d'Agriculture, et que, reprenant et améliorant la pratique des congrès internationaux de l'agriculture, les représentants agricoles administratifs et corporatifs des divers pays intéressés se réunissent en congrès internationaux pour déterminer les mesures utiles à soumettre à leurs gouvernements respectifs.

CHAPITRE VI

Travail

Article 21

La restauration économique de l'Europe exige une production intense. Cette production dépend essentiellement du travail.

Il y a lieu d'attacher la plus grande importance au concours que les travailleurs, hommes et femmes, du monde entier et leurs organisations veulent donner et sont en mesure de donner avec les autres facteurs de la production, à la restauration économique de l'Europe.

Pour obtenir le plein effort des travailleurs et pour éviter entre nations des concurrences regrettables, l'attention de tous les Etats est appelée sur l'intérêt que présentent les Conventions et Recommandations votées par les Conférences Internationales du Travail, étant entendu que chaque Etat réserve son droit en ce qui concerne la ratification d'une ou plusieurs des conventions susvisées.

Article 22

La crise économique actuelle, en atteignant non seulement la production, mais la force de consommation des masses, pèse moralement et matériellement sur le monde ouvrier.

S'il est vrai que les mesures de reconstruction économique permettront seules de remédier à cette crise, des mesures directes contre le chômage qui en résulte n'en apparaissent pas moins efficaces pour assurer l'effort soutenu des travailleurs et le bon rendement du travail.

Article 23

En conséquence, et à côté des institutions d'assurance et de secours contre le chômage, les mesures suivantes sont recommandées:

(*a*) l'emploi rationnel des forces de travail disponibles par l'organisation nationale du placement, et par les ententes entre pays intéressés pour la coordination internationale du placement: émigration, immigration.

(*b*) Dans les pays où les conditions le permettent, l'orientation vers l'agriculture du plus grand nombre possible de ceux des chômeurs de l'industrie qui peuvent être utilisés dans les exploitations agricoles.

(*c*) La répartition méthodique des commandes et des travaux publics, dans la mesure compatible avec l'intérêt général, selon les périodes de chômage et selon les professions et les régions affectées.

(*d*) Le développement des travaux de secours contre le chômage à la condition qu'il s'agisse de travaux utiles et productifs.

Article 24

Pour accélérer l'effet des diverses mesures énumérées à l'article 23:

1. Il est recommandé aux Etats, membres de l'Organisation Internationale du Travail, de ratifier la convention concernant le chômage votée par la Conférence de Washington et à tous les Etats, de prendre en considération les mesures préconisées par ladite Conférence contre le chômage.

2. Il est suggéré que le Bureau International du Travail réunisse et distribue périodiquement toutes informations sur les expériences que les divers pays auront faites dans la lutte contre le chômage.

3. Il est recommandé, en outre, à tous les Etats de coopérer à l'enquête sur le chômage qui a été décidée par la Conférence Internationale du Travail en 1921.

Article additionnel relatif aux pays extra-européens

Les recommandations présentées par la Commission Economique seront transmises à leurs Gouvernements respectifs par les Etats invitants et par tous les Etats européens invités. Etant donné que les principes votés par la Conférence de Gênes sont une garantie non seulement pour le relèvement européen, mais aussi pour l'équitable traitement du commerce dans le monde, la Commission économique, tout en reconnaissant les conditions particulières aux pays d'outre-mer, apprécierait hautement que les délégués des Etats extra-européens invités veuillent bien soumettre à la considération de leur Gouvernement les principes votés par la Conférence, et souhaite que tous les autres pays extra-européens s'en inspirent.

Annexe

CONVENTION AYANT POUR OBJET D'ÉVITER LA DOUBLE TAXATION

(entre l'Italie et les autres Etats successeurs de l'Autriche, le 7 avril 1922).

Article 1

L'impôt réel qui frappe le revenu des biens immeubles peut être appliqué seulement par l'Etat dans lequel ces immeubles sont situés, même lorsqu'ils appartiennent au ressortissant d'un autre Etat contractant.

Aticle 2

L'impôt sur le revenu provenant de l'emploi des capitaux mobiliers et l'impôt sur les rentes viagères sont appliqués par l'Etat dans lequel le créditeur a son domicile, et, au cas d'une garantie immobilière, par l'Etat dans lequel les immeubles sont situés. Au sens de cette disposition sera considéré comme domicile le siège principal des affaires et des intérêts du contribuable.

Lorsqu'il s'agit d'intérêts de titres émis par l'Etat, par les provinces, par les communes ou par d'autres personnes morales régulièrement constituées d'après la législation intérieure des Etats contractants ou bien de titres émis par des Sociétés par actions, par des banques et autres instituts de crédit, l'impôt est appliqué par l'Etat dans lequel se trouve le débiteur.

La règle prévue par l'alinéa précédent s'applique aussi à la taxation des intérêts de *dépôts à épargne* ou en compte courant dans les banques et autres instituts de crédit. Si l'institut a son siège dans un des Etats contractants et s'il a des succursales dans un ou plusieurs des autres Etats contractants, la part des intérêts due par les succursales sera taxée par l'Etat dans lequel celles-ci se trouvent.

Article 3

L'impôt sur les revenus du travail, y compris les revenus des professions libres, est appliqué par l'Etat sur le territoire duquel est exercée l'activité personnelle de laquelle le revenu provient.

Lorsqu'il s'agit de traitements, bourses, pensions, salaires et autres appointements payés par l'Etat, par les provinces, par les communes et autres personnes morales publiques régulièrement constituées selon la législation intérieure des Etats contractants, l'impôt est appliqué par l'Etat dans lequel se trouve le débiteur.

Article 4

L'impôt sur les revenus provenant de l'exercice d'une industrie ou d'un commerce de tout genre est appliqué par l'Etat sur le territoire duquel l'entreprise industrielle ou commerciale a son siège, même lorsque celle-ci étend son activité dans le territoire d'un autre Etat contractant.

Si l'entreprise a son siège dans un des Etats contractants, et si elle a dans un autre Etat contractant une succursale, une filiale, un établissement, un organisme commercial stable ou un représentant permanent, chacun des Etats contractants frappera de l'impôt la part de revenu produite sur son propre territoire. A cet effet, les autorités financières des Etats intéressés pourront demander au contribuable de présenter des bilans généraux, bilans spéciaux et tout autre document prévu par les lois de ces Etats.

Article 5

L'impôt sur les tantièmes, qui existe ou qui sera introduit dans les Etats contractants, est appliqué, à défaut d'accords spéciaux, selon la législation intérieure de chaque Etat.

ARTICLE 6

L'impôt personnel sur l'ensemble des revenus du contribuable est appliqué par chacun des Etats contractants d'après les règles suivantes:

1. Au revenu provenant:

(*a*) de biens immeubles;
(*b*) de créances hypothécaires;
(*c*) de l'industrie ou du commerce;
(*d*) du travail;

seront appliquées les mêmes règles que celles fixées pour ces revenus par les articles précédents.

2. Pour toute autre espèce de revenu, la taxation sera faite dans l'Etat où le contribuable a sa résidence.

Selon la présente disposition sera considéré comme résidence le lieu où le contribuable a une demeure habituelle avec des circonstances qui autorisent de croire qu'il a l'intention de la maintenir.

Lorsque le contribuable a deux ou plusieurs résidences, on fera, à défaut de conventions spéciales contraires, une répartition proportionnelle du revenu susdit selon la durée de sa résidence dans chacun des Etats contractants.

A défaut d'une résidence quelconque dans le sens susindiqué, la taxation du revenu susdit pourra être faite ayant égard seulement à la demeure.

ARTICLE 7

L'impôt sur le patrimoine prélevé une seule fois peut être appliqué par chacun des Etats contractants sur la partie des biens du contribuable qui existe sur le territoire de cet Etat.

Pour les biens représentés par:

(*a*) des immeubles;
(*b*) des créances hypothécaires;
(*c*) des entreprises industrielles ou commerciales, l'existence sur le territoire

d'un des Etats contractants, à l'effet de l'application de l'impôt sur le patrimoine, est déterminée par les principes adoptés dans les articles précédents pour la taxation des revenus provenant de tels biens.

Sera réglé par des accords spéciaux à conclure entre les Etats contractants le traitement réservé aux capitaux mobiliers (y compris les titres nominatifs et au porteur) différents de ceux visés ad lit. *b* du précédent alinéa. A défaut de pareils accords, chacun des Etats contractants appliquera sa législation intérieure.

ARTICLE 8

Dans les cas où le contribuable aurait des biens à l'étranger liés au territoire d'un autre Etat contractant et acquis après la date déterminant l'application de l'impôt sur le patrimoine dans cet Etat, leur montant est, à moins de la preuve du contraire, présumé comme acquis par des biens sujets à l'impôt sur le patrimoine dans l'Etat auquel le contribuable appartient.

ARTICLE 9

Les règles établies par l'article 7 de la présente convention, par rapport à l'impôt sur le patrimoine prélevé une seule fois, s'appliquent aussi à l'impôt sur le patrimoine de caractère permanent, qui existe dans quelques-uns des Etats contractants ou qui y sera adopté à l'avenir.

Article 10

Lorsqu'il est prouvé que l'action des autorités financières des différents Etats a eu pour le contribuable l'effet d'une double imposition, celui-ci pourra réclamer contre ce fait auprès de l'Etat auquel il appartient. Si cette réclamation est reconnue fondée, l'Etat en question pourra, dans l'intérêt du contribuable, demander, par la voie diplomatique, que les autorités financières des Etats qui ont fait la taxation s'entendent, d'une façon équitable, pour éviter la double imposition.

Article 11

Les accords établis par la présente convention ne portent pas atteinte aux dispositions contenues, en matière d'impôts, dans les traités de St-Germain et de Trianon, ni aux conventions particulières conclues ou à conclure entre les parties contractantes.

Article 12

Les hautes parties contractantes s'engagent à se prêter assistance réciproque pour faciliter l'application et la perception des impôts directs.

Une convention séparée fixera les règles auxquelles cette assistance sera soumise.

Article 13

La présente convention entre en vigueur:

1. Pour l'impôt sur le patrimoine, du jour de l'entrée en vigueur de la loi respective dans chacun des Etats contractants.

2. Pour les impôts indiqués aux articles 1 à 6, à partir du 1er janvier 1923, pour ce qui concerne la taxation qui se rapporte à l'année 1923 et à l'avenir.

Article 14

La présente convention sera ratifiée le plus tôt possible.

Chaque Etat adressera sa ratification au gouvernement italien, par le soin duquel il en sera donné avis à tous les autres Etats signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du gouvernement italien.

La présente convention engagera réciproquement les Etats contractants qui l'auront ratifiée sans qu'il soit nécessaire d'attendre la ratification de tous les autres.

Chacune des hautes parties contractantes pourra dénoncer la présente convention vis-à-vis d'un ou de plusieurs Etats contractants pour l'année solaire suivante, avec un préavis de huit mois.

Annexe M

RAPPORT DE LA QUATRIÈME COMMISSION (TRANSPORTS)

La Commission des Transports, chargée par la Conférence Economique internationale d'étudier les questions relatives à la restauration des moyens de communication, a terminé sa tâche le 26 avril 1921. Ses délibérations, poursuivies dans un esprit de complète solidarité et d'étroite collaboration ont conduit à adopter le projet de résolution ci-après, dans l'élaboration duquel il a été tenu compte également des avis émis par les Délégués des Puissances non représentées au sein des trois Sous-Commissions créées par la Commission des Transports, à savoir: Sous-Commission d'organisation, Sous-Commission des Voies ferrées, Sous-Commission des Voies fluviales.

PROJET DE RÉSOLUTION

Préambule.—Le bon rendement des transports étant une condition essentielle de la renaissance du commerce européen, il est désirable que les Etats Européens con-

tinuent à appliquer leurs incessants efforts à restaurer tous les moyens de transports dont ils disposent et à écarter tout obstacle aux communications internationales. Il est d'ailleurs essentiel que le régime des transports internationaux soit déterminé seulement par des considérations commerciales et techniques.

ARTICLE 1

Tous les Etats Européens devraient continuer à appliquer leurs efforts à restaurer ou améliorer l'organisation de leurs chemins de fer, de leurs ports et de leurs voies de communication maritimes et fluviales. Si ces chemins de fer, ports ou voies de communication ne se trouvent pas dans des conditions satisfaisantes et si l'Etat intéressé ne dispose pas des moyens nécessaires pour en assurer la restauration, des mesures devraient être prises sans délai pour lui procurer l'assistance nécessaire. A cet effet, il serait désirable que les Etats qui ont besoin d'aide organisent des inspections avec l'assistance d'experts compétents.

ARTICLE 2

Il est désirable que tous les Etats Européens signataires des Conventions conclues à Barcelone le 20 avril 1921, au sujet de la liberté du Transit et au sujet du régime des Voies navigables d'intérêt international (Voir résumé de ces Conventions à l'annexe I) ratifient aussitôt que possible ces Conventions, s'ils ne l'ont pas déjà fait, et que les Etats Européens, non signataires de ces Conventions, et qui n'y sont pas parties, s'engagent à en mettre les dispositions en vigueur sans délai.

ARTICLE 3

Les Etats représentés à Gênes prennent acte avec satisfaction de l'œuvre accomplie à Barcelone en ce qui concerne le régime des ports internationaux (Voir résumé de la "Recommandation" à l'annexe I). Ils estiment désirable que soient élaborées et mises en vigueur dans le plus bref délai possible, les Conventions relatives aux Ports, Chemins de fer et voies fluviales prévues par les Traités de paix. Ils estiment également désirable que soient mises sans retard en application les recommandations de la Conférence de Barcelone relatives au régime international des Voies ferrées (Voir résumé des "Recommandations" à l'annxe I).

ARTICLE 4

En attendant la nouvelle convention pour le transport par chemin de fer des voyageurs, des bagages et des marchandises les Etats Européens dont les Voies ferrées étaient soumises au régime de la Convention de Berne devraient s'engager à mettre en vigueur sans délai cette Convention, si celle-ci ne l'est pas déjà.

ARTICLE 5

La Conférence prendra acte avec satisfaction de l'assurance donnée par tous les Etats signataires des accords pour la réglementation du trafic ferroviaire international conclus à Porto-Rose le 23 novembre 1921 (Voir le texte intégral à l'annexe II) qu'ils ont mis ou mettent effectivement en vigueur lesdits accords. Les Etats Européens, non signataires de ces accords, en acceptent aussi les principes généraux, en vue de les mettre en pratique dans le plus bref délai possible en tant qu'ils leur sont applicables.

ARTICLE 6

Sans préjudice des dispositions qui précèdent et afin que toutes les mesures possibles soient prises sans retard pour rétablir le trafic international dans des conditions

au moins aussi satisfaisantes qu'avant la guerre, les Etats représentés à Gênes émettent le vœu que les Administrateurs des Chemins de fer français convoquent aussitôt que possible une Conférence des représentants techniques de toutes les administrations des chemins de fer d'Europe et d'autres pays intéressés.

Cette Conférence sera convoquée:

(1) pour que ces Administrations prennent immédiatement toutes les mesures qui sont de leur compétence,

(2) et pour que leurs représentants s'entendent sur les propositions à présenter à leurs Gouvernements respectifs au sujet des mesures qui exigeraient l'intervention gouvernementale.

Dans cette réunion, qui devrait tendre spécialement à établir entre les Administrations intéressées une collaboration aussi étroite que possible, sans rien sacrifier de l'autonomie des divers réseaux et sans empiéter sur les attributions des Associations internationales existantes, les représentants techniques devraient étudier entre autres questions la création d'une Conférence permanente des Administrations pour l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international.

A l'ordre du jour de cette Conférence devrait figurer, en première ligne, la question des tarifs directs et de la diminution des inconvénients dus aux variations du change dans les transports internationaux.

Article 7

Etant donné que la restauration des chemins de fer et des voies fluviales prendra un certain temps, la Commission émet le vœu que soient créées provisoirement des services de transports automobiles, dans le cas où cela serait pratique et désirable.

Article 8

Il est désirable que les organismes techniques compétents de la Société des Nations, qui s'adjoindraient dans les affaires concernant un Etat non Membre de la Société, un représentant de cet Etat, soient invités:

à examiner de temps à autre les progrès réalisés dans la mise en pratique des dispositions prévues par les articles précédents,

et à convoquer à cet effet, avec l'assentiment des Etats intéressés, des réunions spéciales d'experts.

Toutefois, il ne pourra pas être empiété sur les pouvoirs des Commissions permanentes des Ports et des Voies navigables d'intérêt international.

Ce projet de résolution a été adopté par la Commission des Transports qui a pris acte des réserves et observations ci-après faites par diverses délégations:

La délégation lithuanienne a formulé une réserve au sujet du préambule. Tout en reconnaissant la nécessité du principe qui y est énoncé, à savoir: "qu'il est d'ailleurs essentiel que le régime des transports internationaux soit déterminé seulement par des considérations commerciales et techniques", la délégation de Lithuanie se déclare dans l'impossibilité d'appliquer celui-ci en ce qui concerne la Pologne en raison de la situation créée par les événements de Vilna.

La Commission des Transports a estimé que cette réserve étant fondée sur des considérations politiques, elle était dès lors incompétente pour l'examiner. Elle a, d'autre part, estimé qu'il appartenait uniquement à la délégation lithuanienne d'en saisir éventuellement la Commission Politique.

La délégation néerlandaise a émis une réserve à l'égard de l'article 2, étant d'avis qu'il appartenait aux organismes constitutionnels compétents de chaque pays de se

prononcer sur l'opportunité de la mise en pratique de l'œuvre de Barcelone, et que, étant donné que la Conférence de Gênes ne saurait examiner et remettre en discussion ces conventions, elle devait s'abstenir de se prononcer sur leur valeur intrinsèque.

La délégation suisse a déclaré qu'elle ne lie pas absolument son adhésion à celle du gouvernement néerlandais. Mais elle tient à faire acter que le gouvernement fédéral n'a pas cru pouvoir jusqu'à présent accepter la convention de Barcelone sur les voies navigables parce que certains articles de cette convention ne lui donnent pas tout apaisement; le gouvernement fédéral continue cependant à étudier cette question avec toute l'attention qu'elle mérite et dans l'idée d'apporter sa collaboration aux intérêts généraux des transports internationaux.

La délégation française s'est associée à la recommandation tendant à ce que la convention de Barcelone sur les voies navigables soit ratifiée par tous les Etats européens, mais elle a signalé que le gouvernement français pourrait ne pas être en mesure de ratifier cette convention si deux autres Etats riverains du Rhin, c'est-à-dire les Pays-Bas et la Suisse n'étaient pas disposés à l'accepter.

La délégation portugaise a déclaré que les conventions de Barcelone n'ont pas encore été ratifiées par le gouvernement du Portugal, car celui-ci ne dispose pas encore des renseignements qu'il a demandés aux colonies portugaises et qui seraient susceptibles de permettre cette ratification; celle-ci sera, toutefois, subordonnée aux réserves exprimées à Barcelone même par le délégué du Portugal. La délégation portugaise, d'autre part, a fait une réserve au sujet des accords de Porto-Rose mentionnés à l'article 5, accords qui n'ont pas été portés jusqu'ici à la connaisssance du gouvernement portugais; celui-ci espère retirer cette réserve quand il aura l'occasion de prendre connaissance de ces accords.

La délégation roumaine a déclaré que son gouvernement ratifierait la convention de Barcelone sur les voies navigables, mais sous la réserve qu'il ne pourra en résulter aucun changement aux dispositions de la convention établissant le statut définitif du Danube. Cette délégation a fait remarquer au sujet des mots "principes généraux" contenus dans l'article 5 que la ratification par la Roumanie des accords mentionnés dans ledit article ne pourra avoir lieu qu'à la condition que tous les Etats européens appliquent et mettent en pratique les principes de ces accords.

La délégation russe a présenté provisoirement une réserve au sujet des articles 2 et 3 où il est fait mention des conventions de Barcelone, conventions que la délégation russe n'a pas encore eu le temps d'étudier en détail. Cette délégation fait en outre une réserve au sujet de la partie de l'article 3 où il est fait mention des traités de paix auxquels la Russie n'est pas partie et qui n'ont pas été portés officiellement à sa connaissance.

A la suite d'une observation de la *délégation britannique* il est entendu que la conférence mentionnée à l'article 6 n'exclut pas l'établissement des conventions à conclure en vertu des articles 366 et 379 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres traités de paix.

La *délégation allemande* a déclaré qu' "attendu que les traités de paix sont en dehors de toute discussion par suite des décisions de Cannes, elle ne peut faire aucune déclaration au sujet de la partie de l'article 3 qui s'y réfère".

Au sujet de l'article 6, la délégation allemande a développé dans l'amendement déposé par elle et annexé au procès-verbal officiel des séances ses propres vues en ce qui concerne l'ordre du jour des travaux de la conférence dont il est fait mention à l'article 6.

Enfin la délégation allemande a demandé que soit substitué au texte de l'article 8 le texte suivant: "quand il paraîtra convenable que les gouvernements intéressés surveillent les progrès réalisés dans la mise en pratique des dispositions envisagées par les articles précédents, on se réunira à Genève sur le pied d'égalité parfaite pour qu'il soit possible d'y profiter des institutions techniques de la Société des Nations."

La délégation hongroise a présenté un mémoire très détaillé sur la situation ferroviaire en Hongrie, lequel a été annexé au procès-verbal officiel des séances. Il a été

donné satisfaction à certains vœux exprimés par la délégation hongroise, en les incorporant dans le texte même du projet de résolution; en ce qui concerne d'autres problèmes soulevés par ce mémoire, leur caractère technique nécessite un examen détaillé qui devra être confié à la conférence prévue à l'article 6.

La délégation hongroise a déclaré adhérer au texte de l'article 8 à condition qu'il soit entendu que les représentants des Etats intéressés ne faisant pas partie de la Société des Nations mais qui seraient adjoints aux organismes techniques de la société par application de l'article 8, y soient sur un pied de parfaite égalité avec les représentants des pays membres de la Société des Nations. La Commission des Transports a confirmé cette interprétation.

* * * * * *

La Commission des transports a l'honneur de vous proposer d'approuver le texte du projet de résolution dont lecture vient d'être donnée.

Pour le président de la Commission des transports,

(Signé): H. Jaspar.

ANNEXE I

Résumé des Conventions et recommandations adoptées par la première conférence générale des communications et du transit de la Société des Nations, tenue à Barcelone, du 10 mars au 20 avril 1921 [1].

I—Convention et Statut sur la Liberté du Transit

La convention donne d'abord une définition du transit, ainsi que des diverses catégories de transport auxquelles elle s'applique. Sont considérés comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité d'un Etat contractant, les personnes, bagages, marchandises, ainsi que les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport, dont le trajet par ces territoires n'est que la fraction d'un trajet total commencé et devant être terminé en dehors des frontières de cet Etat.

Sous réserve de certaines dérogations et restrictions stipulées plus loin, tous les Etats contractants s'engagent à faciliter, en ce qui concerne les transports effectués à travers leurs territoires, le libre transit ainsi défini, tant par voies ferrées que par voies d'eau. La Convention ne s'applique pas à d'autres transports que les transports par voies ferrées et par voies d'eau.

Pour assurer ce libre transit, il est entendu qu'il ne doit être fait aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires ou bateaux, soit des points d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, soit de toutes considérations relatives à la propriété des marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, ou autres instruments de transport.

En vue d'assurer l'application de ces dispositions, relatives à la Liberté du Transit sans distinction, les Etats contractants autorisent également le transit à travers leurs eaux territoriales conformément aux conditions et réserves d'usage.

Les transports en transit ne doivent être soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux en raison de leur transit. Seuls peuvent être perçus des droits ou taxes exclusivement affectés à couvrir les dépenses de surveillance, administration, qu'imposerait ce transit. Le taux de tous droits ou taxes de cette nature devra correspondre autant que possible à la dépense qu'ils ont pour objet de couvrir et lesdits droits ou taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité ci-dessus définies, sous réserve de réduction possible ou

---

[1] Le présent résumé qui néglige nécessairement un grand nombre de détails et de précisions ne peut être considéré que comme donnant une idée approximative des textes. Il a été rédigé sous la responsabilité de M. Attolico, sous-secrétaire général de la Société des Nations, et de M. Haas, ancien secrétaire général de la Conférence de Barcelone.

même de suppression sur certaines voies, à raison des différences dans le coût de la surveillance.

Sur les voies exploitées ou administrées par des services d'Etat ou concédés, les Etats contractants s'engagent à appliquer aux transports en transit, quels que soient les points de départ ou de destination des transports, des tarifs équitables, compte tenu des conditions du trafic ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport.

Nulle rémunération, facilité ou restriction ne doit dépendre directement ou indirectement de la nationalité ou de la qualité du propriétaire du navire ou de tout autre instrument de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du trajet total.

La liberté du Transit ainsi assurée comporte néanmoins certaines dérogations, restrictions ou précisions stipulées ainsi qu'il suit:

Aucun Etat contractant n'est tenu d'assurer le transit des voyageurs, dont l'entrée sur ses territoires est prohibée, ou de marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit pour raison de santé ou de sécurité publique, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux.

Chaque Etat contractant a également le droit de prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que tel transport qui se présente comme transport en transit est bien réellement un transport en transit, de même pour éviter que la sécurité des voies de communication soit compromise, pour se protéger contre le trafic de drogues nuisibles, d'armes, etc., en conformité de l'article 5 du Statut.

Il peut être dérogé exceptionnellement, et pour un terme aussi limité que possible, aux dispositions ci-dessus, par des mesures particulières ou générales, qu'un Etat contractant serait obligé de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays.

Il est entendu que la Convention n'impose à aucun des Etats contractants une obligation nouvelle d'accorder le libre transit, au bénéfice d'un Etat non contractant, sauf les cas où des motifs valables seraient invoqués en faveur d'un tel transit par un autre Etat contractant intéressé. Il est entendu également qu'elle ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre, que néanmoins elle subsiste en temps de guerre, dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

Les traités, conventions ou accords conclus par les Etats contractants en matière de transit avant la date du 1er mai 1921 ne sont pas abrogés par suite de la mise en vigueur de la Convention. En raison de cette non abrogation, les Etats contractants s'engagent soit à l'expiration de ces accords, soit dès que les circonstances le rendront possible, à apporter à ceux de ces accords ainsi maintenus qui contreviendraient aux dispositions de la Convention, toutes modifications destinées à les mettre en harmonie avec elles, que permettraient les conditions géographiques, économiques ou techniques des pays ou régions qui sont l'objet de ces accords. Sauf raisons géographiques, économiques ou techniques, motivant des dérogations exceptionnelles, les Etats contractants s'engagent en outre à ne pas conclure à l'avenir de traités, conventions ou accords contraires aux dispositions de la Convention.

Tout Etat contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions de la Convention, sur tout ou partie de son territoire, une situation économique grave résultant de dévastations commises sur son sol, pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application de ladite disposition.

La convention, enfin, ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes que celles résultant de ses dispositions et qui auraient été accordées aux transports en transit dans des conditions compatibles avec ses principes, ni l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

A défaut d'entente directe entre les Etats, les différends qui surgiraient entre eux, relativement à l'interprétation ou à l'application de la convention, seront portés, sauf

application d'une convention spéciale ou d'une clause générale d'arbitrage devant la cour permanente de justice internationale.

Toutefois, afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable, les Etats contractants s'engagent préalablement à toute instance judiciaire, à soumettre ces différends pour avis consultatif à l'organe consultatif et technique de la Société des Nations, en ce qui concerne les communications et le transit.

II—Convention et statut sur le régime des voies navigables d'intérêt international

Sont considérées comme voies navigables d'intérêt international:

(*a*) Toute partie naturellement navigable vers et depuis la mer d'une voie d'eau qui, dans son cours naturellement navigable vers et depuis la mer, sépare ou traverse différents Etats, ainsi que toute partie d'une autre voie d'eau naturellement navigable vers et depuis la mer, ralliant à la mer une voie d'eau naturellement navigable qui sépare ou traverse différents Etats. Est dite naturellement navigable toute voie d'eau naturelle ou partie d'une voie d'eau naturelle, faisant actuellement l'objet d'une navigation commerciale ordinaire ou susceptible, par ses conditions naturelles, de faire l'objet d'une telle navigation. Les affluents, pour l'application de la définition, sont considérés comme des voies d'eau séparées.

(*b*) Les voies d'eau ou parties de voies d'eau naturelles ou artificielles désignées expressément comme devant être soumises au régime de la convention, soit dans des actes unilatéraux des Etats sous la souveraineté ou l'autorité desquels elles se trouvent, soit dans des accords comportant notamment le consentement de ces Etats.

Sur les voies d'eau ainsi définies, chaque Etat contractant doit accorder le libre exercice de la navigation aux navires, bateaux battant pavillon de l'un quelconque des Etats contractants.

Dans l'exercice de cette navigation, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants seront sous tous les rapports traités sur le pied d'une parfaite égalité. Aucune distinction ne sera notamment faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des différents Etats riverains, y compris l'Etat riverain sous la souveraineté ou l'autorité duquel se trouve la partie de voie navigable considérée. De même, aucune distinction ne sera faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des Etats riverains et ceux des non riverains.

Toutefois, tout Etat riverain a le droit de réserver à son propre pavillon le transport de voyageurs et marchandises, chargés à un port se trouvant sous sa souveraineté ou autorité, et déchargés à un autre port se trouvant également sous sa souveraineté ou autorité. L'Etat qui ne réserve pas à son propre pavillon les transports ci-dessus spécifiés, peut néanmoins, à l'égard d'un co-riverain qui se les réserve, refuser le bénéfice de l'égalité de traitement en ce qui concerne ces transports.

Egalement, lorsqu'un réseau navigable naturel d'intérêt international, ne comprenant pas de voies soumises à la juridiction d'une commission internationale où sont représentés des Etats non riverains, ne sépare ou traverse que deux Etats, ceux-ci ont le droit de réserver d'un commun accord à leur pavillon le transport de voyageurs et de marchandises, chargés à un port de ce réseau, et déchargés à un autre port de ce même réseau, sous certaines réserves.

Chaque Etat contractant conserve sur les voies navigables d'intérêt international sous sa souveraineté son droit actuel de police générale, d'application des lois et règlements concernant les douanes, la santé publique, etc., en conformité de l'article 6 du statut.

Sur le parcours comme à l'embouchure des voies navigables d'intérêt international, il ne pourra être perçu de redevances d'aucune espèce autres que celles ayant le caractère de rétributions et destinées exclusivement à couvrir d'une manière équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration de la voie navigable et de ses accès, ou à subvenir à des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation.

Le transit sur les voies navigables d'intérêt international est réglé conformément au statut sur la liberté du transit. En outre, des facilités particulières sont prévues.

Dans tous les ports situés sur une voie navigable d'intérêt international et sous le rapport de l'utilisation de ces ports, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants jouiront d'un traitement égal à celui des ressortissants des biens et des pavillons de l'Etat riverain sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve, sous réserve des autres dispositions du statut. L'application des droits de douane ou assimilés, des droits d'octroi local et de consommation, etc., ne comportera aucun traitement différentiel en raison du pavillon.

A moins de motif exceptionnel, justifiant pour des nécessités économiques une dérogation, les droits de douane ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières douanières de l'Etat intéressé sur les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination.

Tout Etat riverain est tenu de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de porter atteinte à la navigabilité ou de diminuer les facilités de navigation, et de prendre le plus rapidement possible toutes dispositions utiles afin d'écarter tous obstacles et dangers accidentels pour la navigation.

Si cette navigation exige un entretien régulier, la Convention fixe les droits et les devoirs réciproques des Etats riverains, en vue d'assurer cet entretien. La Convention de même prévoit les conditions dans lesquelles s'exécuteront, le cas échéant, les travaux d'amélioration. Des dispositions spéciales sont applicables aux travaux, dans le cas des voies navigables d'intérêt international placées sous la juridiction d'une Commission internationale.

Sauf dispositions contraires d'un accord ou traité particulier, l'administration des voies navigables d'intérêt international est exercée par chacun des Etats riverains sous la souveraineté ou l'autorité duquel cette voie navigable se trouve. Chacun de ces Etats a pouvoir et est tenu d'édicter le règlement de la navigation sur cette voie et de veiller à son application. La réglementation devra être établie et appliquée de telle manière que soit facilité l'exercice de la navigation. Des mesures en vue de rendre cette réglementation aussi uniforme que possible sur tout le cours d'une même voie d'eau, sont également envisagées.

Dans le cas où des accords ou traités particuliers auraient confié ou confieraient certaines fonctions à une Commission internationale, comprenant des représentants d'Etats autres que les Etats riverains, le Statut préciserait le minimum d'attributions que devront avoir, dans tous les cas, de telles Commissions.

La Convention ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. Néanmoins, elle subsiste en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs. Sauf accord contraire, elle ne s'applique pas à la navigation de navires et bâtiments de guerre, de police, de contrôle ni en général, de tous bâtiments exerçant à un titre quelconque la puissance publique. Il pourra lui être exceptionnellement dérogé en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que le principe de la liberté de la navigation et spécialement la communication entre les pays riverains et la mer, doivent être maintenus dans toute la mesure possible.

Les dispositions de la Convention sur la liberté du Transit relatives à l'octroi de facilités plus grandes, aux dispenses pour situation économique grave résultant de dévastations de la guerre 1914-1918, enfin au règlement des différends, sont également stipulées dans la Convention sur le régime international des voies navigables.

III—Recommandation relative aux Ports soumis au régime international

Les dispositions suivantes sont recommandées comme devant être appliquées aux ports ou parties de ports, avec ou sans zones franches, qui seraient placés sous un régime international, étant bien entendu toutefois qu'un tel régime ne saurait être

appliqué qu'en conséquence d'un acte particulier comportant notamment le consentement de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel ledit port se trouve.

(*a*) *Dispositions générales.*—Les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les nations jouiront sur le pied d'une parfaite égalité de l'entière liberté d'utilisation du port. Aucune distinction ne sera faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des divers Etats et ceux de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel, le port se trouve. Il ne sera apporté d'autres restrictions que celles résultant des dispositions relatives aux douanes, à la police, à la santé publique, à l'émigration ou à l'immigration, ainsi qu'à l'importation ou l'exportation des marchandises prohibées, dispositions qui ne devront d'ailleurs pas, sans motif valable, entraver le trafic.

Toutes redevances seront perçues dans les conditions d'égalité ci-dessus prévues et seront raisonnables, compte tenu des divers frais. Toutes redevances autres que celles établies en raison de l'utilisation du port ou de ses accès, ou des facilités qui y sont offertes, sont interdites.

A défaut d'organisation spéciale, l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve, sera tenu d'écarter le plus rapidement possible tout danger ou obstacle à la navigation et d'assurer la facilité des opérations des navires dans le port. Il peut entreprendre tous les travaux d'entretien ou d'amélioration du port ou de ses accès, sous réserve de les suspendre s'il est prouvé qu'ils sont de nature à porter atteinte aux facilités d'utilisation du port ou à ses accès. Il peut également entreprendre les travaux de défense territoriale.

(*b*) *Dispositions spéciales aux zones non franches.*—Les droits de douane, d'octroi local ou de consommation, perçus à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises par le port, seront perçus sans traitement différentiel, en raison du pavillon. Sauf motif exceptionnel, justifiant pour des nécessités économiques une dérogation, les droits de douane ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières de l'Etat intéressé.

(*c*) *Zones franches.*—En dehors des droits ou taxes perçus en raison de l'utilisation du port et comme contrepartie des frais, le seul droit ou taxe permis dans les zones franches est un droit de statistique équivalent au plus à 1 pour 1.000 ad valorem. Les facilités accordées pour la construction ou l'utilisation de magasins, ainsi que pour l'emballage et le déballage des marchandises devront être en rapport avec les conditions commerciales du moment. Les personnes, bagages, marchandises, ainsi que les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport, en provenance ou à destination de la zone franche et traversant le territoire de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve, seront réputés en transit à travers ledit Etat, s'ils sont à destination ou s'ils proviennent d'un autre Etat quelconque.

(*d*) *Dispositions diverses.*—Ces dispositions ne règlent pas le régime à appliquer au petit cabotage maritime. Les dispositions de la Convention sur la liberté du transit relatives au temps de guerre, ainsi que celles relatives au règlement des différends entre Etats s'appliquent également aux ports soumis au régime international.

IV—Recommandations relatives au régime international des voies ferrées

Il est recommandé:

(*a*) Que les divers Etats adoptent toutes mesures de nature à faciliter le transport international des marchandises et visant notamment: le transport direct sur la base autant que possible d'une lettre de voiture unique, soumis sur tout le parcours aux mêmes obligations; le traitement des marchandises en cours de route; le transbordement; la forme d'établissement des tarifs internationaux et leurs conditions d'application.

(*b*) Que les divers Etats adoptent toutes mesures de nature à faciliter dans des conditions de rapidité et de confort en rapport avec l'importance de chaque courant de trafic, le transport international des voyageurs et de leurs bagages,

et visant notamment l'établissement des services avec billets directs, sans changement de voiture, et bulletins de bagages directs.

(*c*) Que les divers Etats prennent toutes les mesures possibles de nature à permettre et faciliter l'utilisation réciproque et l'échange de leur matériel roulant, sans que soient prévues par là des modifications aux caractéristiques essentielles d'un réseau ou d'un matériel roulant.

(*d*) Que l'application de ces mesures ne dépende, dans les mêmes conditions, ni de la nationalité des voyageurs, ni de la qualité du propriétaire des marchandises, ni de l'origine de celles-ci, ni du pavillon ou de la qualité du propriétaire des navires ou bateaux, ayant été ou devant être employés avant ou après le trajet par chemin de fer, etc. Les tarifs combinés entre chemins de fer et bateaux ne sont pas visés.

D'autres dispositions sont prévues en vue d'échanges de renseignements, ainsi que des dérogations, en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays.

ANNEXE 2

(A) ACCORDS conclus à Porto-Rose entre les sept Etats successeurs de l'ancien Empire Austro-Hongrois, pour la réglementation du trafic ferroviaire international.

Dans le but de faciliter le trafic international des voyageurs, de leurs bagages et des marchandises, les hautes parties contractantes conviennent, en attendant la mise en vigueur d'une convention européenne générale, et sans préjudice des stipulations de ladite convention, des dispositions suivantes:

ARTICLE 1

Les parties contractantes s'engagent à prendre toutes les mesures utiles pour supprimer les entraves spéciales qui dans l'Europe Centrale et notamment dans le trafic international empruntant les réseaux des Etats successeurs s'opposent au trafic régulier des voyageurs et des marchandises.

Elles s'engagent à cet effet en particulier à ouvrir au trafic international, le plus tôt possible, sans distinction de marchandises à transporter, toutes les gares frontières importantes pour ce trafic qui seraient encore fermées et de les maintenir ouvertes.

ARTICLE 2

Afin d'accélérer le passage des frontières et pour en simplifier les formalités, tous les services de frontière devront, en tant que les circonstances le permettront, être réunis dans une gare commune.

Dans ce cas la partie contractante dans le territoire de laquelle est située la gare commune consentira à ce que l'autre partie contractante y établisse une agence ferroviaire.

Les parties contractantes conviennent que la réglementation du service dans les gares frontières soit, le plus tôt possible, établie par des accords particuliers respectifs dans un esprit de prévenance réciproque.

ARTICLE 3

Dans le cas où le trafic devrait être suspendu ou limité à cause des difficultés du mouvement, des administrations des chemins de fer affectées par ces difficultés devront s'entendre, le plus tôt possible, avec les administrateurs ferroviaires de l'autre Etat intéressé sur les conditions dans lesquelles le trafic provenant du territoire d'une des parties contractantes ou à destination de ce territoire pourrait être maintenu.

Les administrations des chemins de fer devront s'efforcer de mettre fin à toute interruption du trafic par tous les moyens disponibles, en recourant, au besoin, à l'aide et à l'assistance des chemins de fer de l'autre partie contractante intéressée.

Dans les cas de restriction du trafic intérieur, le trafic réciproque entre les Etats contractants et le trafic de transit provenant du territoire d'une partie contractante ne devra pas être soumis à des restrictions plus étendues que celles prévues pour le propre trafic ou pour le trafic de transit vers le même Etat de destination.

Article 4

Les parties contractantes s'efforceront de tenir compte des besoins du trafic direct international empruntant les lignes de chemins de fer de leurs territoires en établissant de bonnes correspondances des trains dans le trafic des voyageurs et dans celui des marchandises, ainsi qu'en se prêtant autant que possible, une aide et un concours mutuel.

Article 5

Les parties contractantes s'engagent, sans préjudice des conventions en vigueur, à coopérer au rétablissement des trains directs internationaux de voyageurs, ainsi qu'à la création de nouveaux trains correspondant au courant actuel du trafic, pourvus d'un matériel convenable et d'honoraires appropriés et, autant que possible de voitures directes.

Article 6

Les parties contractantes prendront soin pour que leurs administrations de chemins de fer concluent, le plus tôt possible, des arrangements concernant l'organisation des trains de marchandises directes à grand parcours et l'accélération de certains transports par wagons complets ou groupe de wagons pour faciliter particulièrement par les transports des denrées alimentaires, du bétail, des combustibles, du naphte et de ses dérivés.

Les parties contractantes inviteront les administrations de chemins de fer à s'annoncer les transports en masse à effectuer par trains complets et à s'entendre sur le mode le plus propre de leur exécution.

Article 7

Le trafic de marchandises par chemins de fer entre les parties contractantes s'effectuera sous le régime de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer du 14 octobre 1890 avec les modifications prévues par l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 et par les conventions additionnelles du 16 juillet 1898 et du 19 septembre 1906, ainsi que des conditions complémentaires uniformes et les conventions uniformes élaborées par le comité international des transports.

Toutefois, vu les difficultés de trafic encore existantes dans certains trafics, des Accords conclus entre les Administrations des chemins de fer pourront prévoir certaines dérogations à ladite Convention.

Ces Accords, soumis à la ratification des Gouvernements respectifs, ne devront prévoir de dérogations à la Convention de Berne que pour la durée et dans les limites absolument nécessaires.

Les Parties contractantes tombent d'accord de reconnaître comme hautement désirable dans l'intérêt du commerce que ces dérogations ne concernent pas la restriction de la responsabilité des chemins de fer pour les pertes, avaries et délais de livraison.

Article 8

Les tarifs directs pour le trafic des voyageurs et leurs bagages et des marchandises entre les territoires des Parties contractantes ainsi que pour le trafic entre les terri-

toires et ceux d'un tiers Etat en transit par le territoire d'une des Parties contractantes devront être établis dès que les circonstances le permettront.

En attendant, les Parties contractantes auront soin pour que, en tant que le change le permettra, des taxes directes soient établies le plus tôt possible pour le trafic des voyageurs et pour celui des marchandises les plus importantes tout au moins dans les relations les plus usitées et que, autant que possible, des mesures tarifaires soient prises permettant le calcul direct des frais de transport.

Article 9

Si le payement des frais de transport et d'autres créances résultant du Contrat de transport exprimées dans une monnaie étrangère est effectué dans la monnaie nationale, le cours de conversion sera, conformément à la pratique actuelle, fixé par l'Administration du chemin de fer percepteur.

Le cours du change appliqué ne devra toutefois servir de moyen de concurrence en faveur ou au détriment d'une autre voie de transport.

Article 10

Les Parties contractantes reconnaissent comme hautement désirable que les Administrations des chemins de fer concluent un Arrangement concernant le décompte et basé sur les principes suivants:

(*a*) les dettes et créances réciproques résultant du décompte du trafic international seront converties dans la monnaie des créances dont le montant est le plus élevé aux fins de compensation;
(*b*) le règlement des soldes se fera dans cette monnaie;
(*c*) la conversion se fera sur la base du cours moyen de la Bourse de Zurich de la période dans laquelle les dettes et créances sont nées;
(*d*) des mesures utiles seront prises pour se prémunir contre les fluctuations du change.

Article 11

Afin de tenir compte des nécessités particulières du trafic international par chemins de fer et en particulier de l'économie du temps, le Service douanier à la frontière devra être organisé de manière à permettre l'expédition de marchandises par la frontière à toute heure selon les exigences du trafic et en évitant les arrêts inutiles à la frontière.

En ce qui concerne les voyageurs, les formalités douanières devront, par conséquent, être réglées de manière à permettre la visite des bagages enregistrés à destination d'une gare à l'intérieur du pays où se trouve un Bureau de Douane, à cette station même. La visite des autres bagages enregistrés, ainsi que la visite des bagages à main, devra, si les circonstances le permettent, se faire dans les voitures mêmes.

En ce qui concerne les marchandises, les formalités douanières devront être réglées de manière à éviter tout déchargement, vérification ou plombage à la frontière des marchandises assignées à un autre Bureau de Douane à condition, toutefois, de ne pas compromettre la perception régulière des droits de Douane.

Sans préjudice des facilités plus grandes qui pourraient encore être consenties, les Parties contractantes considèrent comme hautement désirable l'adoption des règles prévues à l'annexe ci-jointe.

Article 12

Les présents Accords pourront être dénoncés moyennant un préavis de *six mois* par l'une quelconque des Parties contractantes.

Toutefois, aucune dénonciation ne sera recevable avant un délai de *un an* après la mise en vigueur.

ARTICLE 13

Tous différends entre Etats relatifs à l'interprétation ou à l'application des présents Accords seront réglés selon la procédure prévue pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des clauses des Traités de Paix concernant les communications et le transit.

Les PRÉSENTS ACCORDS seront ratifiés le plus tôt possible.

Chaque Etat adressera sa ratification au Gouvernement Italien, par le soin duquel il en sera donné avis à tous les autres Etats signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les Archives du Gouvernement Italien.

Les présents Accords entreront en vigueur, pour chaque Etat signataire, à dater du dépôt de sa ratification, et, dès ce moment, cet Etat sera lié vis-à-vis des autres Etats ayant déjà procédé au dépôt de leurs ratifications.

(B) RÈGLEMENT DU SERVICE DOUANIER SUR LES CHEMINS DE FER, ÉTABLI À PORTO-ROSE

1. TRAFIC DE MARCHANDISES

Paragraphe 1

Les trains de marchandises pourront franchir les frontières douanières en tout temps, dimanches et fêtes compris, de jour comme de nuit, les opérations douanières devront être effectuées de la même manière.

Chaque train de marchandises arrivant de l'étranger devra être annoncé conformément aux Règlements de Douane, aux Bureaux de Douane de frontière auxquels devront être présentés en même temps les documents prévus par les Règlements douaniers.

Paragraphe 2

Les Administrations de chemin de fer seront tenues d'annoncer aux Bureaux des Douanes établis dans les gares et aux Agences frontières (Bureaux douaniers des chemins de fer) les horaires de tous les trains franchissant la frontière et des trains de correspondance, ainsi que les modifications à ces horaires, au moins huit jours avant leur mise en vigueur.

Les Bureaux douaniers de chemins de fer seront aussi informés le plus tôt possible, des retards d'une certaine importance, de la suppression des trains, du passage de trains spéciaux et de locomotives isolées.

Paragraphe 3

1. Seront exemptes du déchargement et de la visite à la frontière, ainsi que de la mise sous scellés des colis, les marchandises dont le passage aura été régulièrement annoncé, qui seraient chargées sur un wagon scellé réglementairement et qui seront acheminées sans transbordement vers une station intérieure possédant un Bureau de Douane compétent.

2. Les marchandises qui, chargées dans les wagons scellés réglementairement, empruntant le territoire d'une des Parties contractantes ou transitant sans rupture de charge vers le territoire d'une autre Partie contractante, seront, si elles sont réglementairement annoncées en transit, exemptes, tant à l'intérieur qu'aux frontières, du déchargement et de la visite douanière, ainsi que de la mise sous scellés des colis.

3. L'application des dispositions des alinéas 1 et 2 est subordonnée à la condition que les Administrations des chemins de fer intéressées seront responsables de l'arrivée des wagons au Bureau de Douane compétent de l'intérieur ou de la frontière dans le délai prévu et avec les plombs intacts.

4. Seront également en principe exemptes du déchargement et du pesage les marchandises exemptes de droits de Douane qui arrivent aux Bureaux douaniers de fron-

tières pour y être soumises aux opérations de Douane, si ces opérations peuvent se faire sans déchargement. Pour la détermination du poids des marchandises les Autorités douanières accepteront en général comme poids du wagon le poids qui s'y trouve inscrit.

5. Les dispenses précitées de la visite douanière et de la mise sous scellés des colis seront exceptionnellement appliquées même en cas de transbordement des marchandises (de wagon à wagon), sous la surveillance de la Douane sans qu'il soit nécessaire de procéder aux opérations douanières réglementaires quand le transbordement des marchandises est inévitable pour une raison quelconque provenant du chemin de fer.

6. Les facilités prévues dans ce paragraphe ne seront pas applicables en cas de présomption de fraude.

Paragraphe 4

Les Administrations de Douane de toutes les Parties contractantes reconnaîtront comme suffisante toute mise sous scellés douanières apposée par l'Administration d'une des Parties contractantes dont elles auront constaté qu'elle correspond aux conditions présentes dans leur territoire de Douane pour la mise sous scellés des wagons devant passer en Douane.

2. Trafic des voyageurs et des bagages

Paragraphe 1

Les trains de voyageurs jouiront pour le franchissement des frontières, en ce qui concerne les jours et heures de lur passage, des mêmes facilités prévues à l'article 1er pour les trains de marchandises.

Paragraphe 2

Les voitures à voyageurs au moment de leur passage à la frontière douanière, ne pourront contenir que des bagages à main.

Paragraphe 3

Les bagages à main, ainsi que les bagages enregistrés des voyageurs, passeront en principe la visite douanière au Bureau douanier des frontières. Toutefois des facilités seront accordées selon les besoins du trafic des voyageurs. On s'efforcera en particulier de prendre les mesures nécessaires pour que la visite des bagages enregistrés ait lieu au Bureau douanier de la station de destination. L'Administration des Douanes devra également prévoir autant que possible la visite des bagages des voyageurs dans le train même pour les trains ou wagons directs.

Paragraphe 4

Les formalités douanières dans les gares de frontière devront être suffisamment rapides pour que tous les bagages, surtout les bagages en transit, puissent continuer leur route par le train de correspondance.

Paragraphe 5

Les marchandises expédiées en grande et en petite vitesse et transportées par les trains de voyageurs seront soumises aux mêmes conditions et formalités que les objets analogues transportés par les trains de marchandises.

Toutefois, les marchandises expédiées en grande vitesse ou sujettes à détérioration rapide, qui seraient transportées par les trains des voyageurs, seront expédiées par le même procédé accéléré que les bagages.

Rapport des Délégués Canadiens

À LA

Troisième Assemblée de la Société des Nations

Du 3 au 30 septembre 1922

Traduit de l'anglais

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

LONDRES, le 16 octobre 1922

A Son Excellence,
Le Gouverneur général en Conseil.

Les sousignés, nommés représentants du Canada à la Troisième Assemblée de la Société des Nations, ont l'honneur de soumettre le rapport suivant:

L'Assemblée s'est réunie à Genève le lundi 3 septembre et a poursuivi ses travaux jusqu'au samedi 30 septembre. Les délégués canadiens ont assisté à toutes les séances.

Le travail de l'Assemblée se répartit entre six grands comités, comme suit:

Premier comité—Questions légales et constitutionnelles.

Deuxième comité—Organisations techniques.

Troisième comité—Réduction des armements.

Quatrième comité—Questions budgétaires et financières.

Cinquième comité—Questions sociales et générales.

Sixième comité—Questions politiques.

Le plan de distribution est disposé de telle façon que lorsqu'un pays a trois délégués, il peut être représenté dans tous les comités. Ainsi, M. Fielding faisait partie du Troisième Comité (Désarmement) et du Cinquième Comité (Questions sociales et générales). M. Lapointe est entré dans le Premier Comité (Questions légales et constitutionnelles) et dans le Sixième Comité (Questions politiques). M. Larkin a pris part au Deuxième Comité (Organisation technique) et au Quatrième Comité (Finance).

On a élu M. Fielding président du Cinquième Comité. Ce poste donnait droit à un siège au Bureau ou Comité général de l'Assemblée, composé d'un président, de six vice-présidents et des présidents des six grands comités mentionnés.

Bien qu'il n'y ait eu devant l'Assemblée aucun sujet d'une importance particulière pour le Canada, les différents comités ont étudié plusieurs questions d'un grand intérêt, et les conclusions adoptées par ces comités ont été rapportées à l'Assemblée qui a pris des décisions les concernant.

Par suite de l'initiative prise par un représentant du Canada aux réunions antérieures, l'ordre du jour de la Troisième Assemblée portait, de la part du Canada, la proposition de biffer l'article 10 du Pacte de la Société des Nations. Cette proposition avait été l'objet d'une attention considérable aux réunions antérieures, et l'on en avait ajourné l'étude à la Troisième Assemblée. Il n'appert pas que la proposition ait été bien accueillie par aucun groupe, dans l'Assemblée. Au contraire, elle a soulevé beaucoup d'opposition. Les représentants français se sont opposés avec une vigueur particulière à la suppression de cet article. Plusieurs des petites nations ont montré qu'elles voyaient dans cet Article une protection contre l'agression et, naturellement, n'approuvaient pas la proposition de le biffer. Comme la question était restée de l'an dernier sur l'ordre du jour, les délégués de cette année devaient décider de l'attitude à prendre à son sujet. Mais vu la profonde divergence d'opinions qui existait quant

à la véritable signification de l'article 10, nous avons suggéré qu'au lieu de le biffer, tel que proposé par les représentants du Canada aux réunions antérieures, on le garde en y ajoutant quelques mots d'explication.

L'article 10, tel qu'il est dans le Pacte, se lit ainsi:

> Les hommes de la Société s'engagent à respecter et à maintenir contre toute agression extérieure l'intégrité territoriale et l'indépendance politique présente de tous les Membres de la Société. En cas d'agression, de menace ou de danger d'agression, le Conseil avise aux moyens d'assurer l'exécution de cette obligation.

Avec l'addition des mots proposés, l'Article se lirait:

> "Les Membres de la Société s'engagent à respecter et à maintenir contre toute agression extérieure l'intégrité territoriale et l'indépendance politique présente de tous les Membres de la Société. En cas d'agression, de menace ou de danger d'agression, le Conseil avise aux moyens d'assurer l'exécution de cette obligation, en tenant compte des circonstances politiques et géographiques de chaque Etat. L'opinion donnée par le Conseil, dans ces cas, sera considérée comme étant de la plus haute importance et prise en considération par tous les membres de la Société lesquels feront tout en leur pouvoir pour se conformer aux conclusions du Conseil; mais aucun Membre se sera tenu de s'engager dans un acte de guerre sans le consentement de son Parlement, de sa Législature ou de son corps représentatif".

La modification a été étudiée par le Premier Comité (Questions légales et constitutionnelles) qui a fait la recommandation suivante:

> "L'Assemblée de la Société des Nations décide que l'étude de la proposition canadienne relative à l'article 10 du Pacte soit ajournée à la Quatrième Assemblée, afin que l'on puisse examiner la question sur tous ses aspects. L'Assemblée abandonne au Conseil le soin de décider des moyens à prendre pour assurer une étude détaillée de la proposition canadienne avant la réunion de la Quatrième Assemblée".

Lorsque ce rapport a été soumis à l'approbation de l'Assemblée, M. Joseph Barthélémy, représentant français a prononcé un discours énergique pour s'opposer à toute modification de l'article 10. M. Fielding a répondu, puis on a adopté le rapport du comité.

A la Deuxième Assemblée, sur proposition d'un délégué canadien, on avait adopté une résolution exprimant l'espoir d'un prochain règlement de la question du statut de la Galicie Orientale. Cette question n'étant pas encore réglée, M. Fielding a proposé qu'on renouvelle dans les termes suivants la résolution de l'année précédente:

> "L'Assemblée de la Société des Nations renouvelle le vœu exprimé dans la résolution adoptée par la Deuxième Assemblée le 27 septembre 1921, que le Conseil de la Société attire l'attention des principales Puissances alliées et associées sur le fait qu'il est désirable de déterminer à une date prochaine le statut de la Galicie Orientale".

Cette résolution a été adoptée.

La question de l'allocation des dépenses de la Société, qu'on avait étudiée aux Assemblées précédentes, a été reconsidérée.

D'après les dispositions du Pacte, les dépenses de la Société étaient réparties entre les différents pays dans la proportion établie pour le Bureau international

de l'Union Postale Universelle. Cet arrangement exigeait que le Canada versât une somme—quelque $200,000—égale à celle qu'on exigeait des grandes nations, comme par exemple, la Grande-Bretagne. On a reconnu que ce plan de contribution était injuste envers un certain nombre des petites nations. A la Deuxième Assemblée, un comité chargé d'étudier la question a proposé un autre projet de répartition d'après lequel la quote-part du Canada se trouvait réduite à $150,000. Mais cette répartition n'est pas entrée en vigueur, n'ayant pas reçu l'adhésion d'un assez grand nombre de Membres de la Société. Le plan de distribution originel reste donc en vigueur pour l'année courante. On a étudié de nouveau la question à la dernière Assemblée et l'on a préféré un nouvel arrangement qui entrera en vigueur l'an prochain. La somme requise du Canada sera de $183,668.03.

On trouvera les résolutions et recommandations adoptées par l'Assemblée dans le Journal officiel de la Société.

W. S. FIELDING,

ERNEST LAPOINTE,

PETER C. LARKIN.

CORRESPONDANCE

TRAITÉ RELATIF À LA PÊCHE DU FLÉTAN

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

RÉPONSE

A une adresse présentée à Son Excellence le Gouverneur général le 12 mars 1923 demandant copie de tous câblogrammes, télégrammes, écrits, documents, correspondance, pièces, communications, etc., échangés entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement de la Grande-Bretagne ou quelqu'un de ses membres ou chacun de ses représentants attitrés auprès des autres gouvernements, relativement aux récentes négociations pour la ratification d'un traité avec les Etats-Unis concernant les pêcheries du flétan, et aussi entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres ou représentants, et l'ambassadeur anglais à Washington sur le même sujet.

De l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington, au Gouverneur général

Copie

AMBASSADE ANGLAISE,

WASHINGTON, D.C., 21 décembre 1922.

N° 328.

MILORD,—Conformément à la dépêche n° 124 de Votre Excellence en date du 15 août dernier j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour considération par le gouvernement du Canada, copie d'une note que j'ai reçue du département d'Etat et d'un projet de convention, basée sur l'article VII du traité original préparé en 1919, que l'on se propose de conclure pour la protection des pêcheries du flétan sur l'océan Pacifique.

Je transmets aussi copies de ces documents au principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Affaires étrangères.

J'ai l'honneur d'être, Milord, de Votre Excellence

Le très humble et très obéissant serviteur,

A. C. GEDDES,

A Son Excellence LORD BYNG DE VIMY, G.C.B.,
Gouverneur général du Canada,
Ottawa, Canada.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

WASHINGTON, 14 décembre 1922.

EXCELLENCE,—Relativement à la note d'Ambassade n° 667 en date du 29 août 1922, j'ai l'honneur de vous informer que ce gouvernement serait heureux de conclure avec la gouvernement de Sa Majesté une convention qui règlerait la question de la pêche du flétan seulement sur l'océan Pacifique de la manière définie par l'article VII du traité préparé concernant l'utilisation des ports par les vaisseaux de pêche, la protection de la pêche au flétan, la pêche du homard et les tarifs sur le poisson frais, et qui a été transmis à ce département avec votre note d'ambassade n° 815 en date du 10 novembre 1919.

En prenant comme base l'article VII du traité préparé en 1919, j'ai fait rédiger une convention pour la protection de la pêche au flétan sur l'océan Pacifique, et ci-joint se trouvent des copies de cette convention.

Dans le projet ci-inclus, le changement le plus important fait dans les dispositions concernant la pêche au flétan comprises dans l'article VII du traité préparé en 1919, se trouve dans l'article I qui se rapporte à l'emploi décrété du flétan qui peut être pris pendant la saison prohibée par les pêcheurs occupés à pêcher d'autres poissons. Le gouvernement a cru qu'il était trop facile d'éluder la prohibition de la pêche au flétan durant la saison interdite et d'échapper aux pénalités prescrites contre les infractions à cette prohibition, vu les dispositions du projet de 1919 permettant de garder le flétan pris incidemment en pêchant d'autres poissons durant la saison prohibée et de l'apporter pour le vendre à l'état frais dans le port de débarquement, ou de l'expédier ou le transporter de ce port de débarquement, pourvu qu'il fût congelé, salé ou en conserves. Au lieu de ces dispositions, le projet ci-joint stipule dans l'article I que le flétan qui pourra être pris incidemment en pêchant d'autres poissons pendant la saison où la pêche au flétan est prohibée pourra être utilisé pour nourrir l'équipage du vaisseau où ce flétan sera pris, et que toute quantité non ainsi employée devra être débarquée et remise immédiatement aux officiers du ministère du Commerce des Etats-Unis ou au ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, qui sont dûment autorisés à la recevoir et à la vendre pour en remettre le produit aux trésors publics. On croit que ce mode aura plus d'effet pour empêcher les infractions, parce que l'élément de profit se trouve éliminé sur la vente du flétan pris durant la saison prohibée.

Dans l'article III du projet ci-joint, il est pourvu à la nomination d'une commission internationale des pêcheries dans le genre de celle qui a été nommée en vertu de l'article IV de la convention pour la protection du saumon à dos bleu dit *Sockeye* dans le bassin de la rivière Fraser, commission qui d'après les dispositions de l'article VII du traité proposé concernant l'utilisation des ports par les vaisseaux de pêche, la protection de la pêche au flétan, la pêche du homard et le tarif sur le poisson frais, aurait été chargée de voir à faire enquête sur la pêche au flétan, si les deux conventions proposées avaient été ratifiées. On croit que les clauses du projet ci-joint pour la nomination de cette commission et pour l'étude de l'histoire naturelle du flétan du Pacifique couvrent les suggestions contenues dans votre note d'ambassade n° 667 en date du 29 août 1922 concernant la nomination d'une semblable commission et la tenue d'une enquête, et sous ce rapport elles réalisent les recommandations faites par la conférence Canado-américaine des pêcheries de 1918.

Par l'article I du projet ci-joint, la période après laquelle la saison prohibée pourra être modifiée ou suspendue par une entente spéciale serait de trois ans au lieu de quatre tel que prévu par l'article VII du premier projet; et par l'article

V, la période après laquelle la convention pourra être abrogée sur avis donné par l'une ou l'autre partie serait de cinq ans au lieu de quinze. On croit que ces périodes sont suffisantes pour permettre aux deux gouvernements de recevoir et étudier le résultat des enquêtes de la commission mixte, ce qui les aidera à établir un système permanent de protection pour la pêche au flétan, et que ces périodes plus courtes sont mieux proportionnées à une convention traitant seulement des pêcheries du flétan que les longs termes choisis pour les conditions qui régissent l'utilisation des ports par les vaisseaux de pêche et d'autres sujets, en même temps que la pêche au flétan.

Je serais heureux de connaître les vues des gouvernements du Canada et de la Grande-Bretagne au sujet de ce projet ci-joint, et s'ils le trouvent acceptable, j'aimerais que la convention fût signée aussitôt que possible afin de pouvoir la soumettre au Sénat pour qu'il donne son approbation et consente à la faire ratifier durant la présente session, dans le but de commencer la saison prohibée en novembre de l'année prochaine.

Veuillez accepter, Excellence, l'assurance de ma plus haute considération.

CHARLES E. HUGHES.

A Son Excellence le très honorable
Sir AUCKLAND GEDDES, G.C.M.G., K.C.B., etc., etc.

Ci-joint:
Projet de convention.

Projet de

CONVENTION ENTRE LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA GRANDE-BRETAGNE CONCERNANT LES PÊCHERIES DE FLÉTAN

Les Etats-Unis d'Amérique et Sa Majesté George V, roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, empereur d'Angleterre, étant également désireux d'assurer la conservation des pêcheries de flétan dans le nord de l'océan Pacifique, ont résolu de conclure une convention à cette fin, et ont nommé comme leurs plénipotentiaires:

Le président des Etats-Unis d'Amérique, et Sa Majesté britannique, qui, après avoir produit l'un à l'autre leurs lettres de créance, les ont trouvées en bonne et due forme et ont convenu des articles suivants:

ARTICLE I

Il est interdit par les présentes aux ressortissants et habitants et aux vaisseaux et bateaux de pêche des Etats-Unis et de la Puissance du Canada respectivement de faire la pêche au flétan (Hypoglossus), soit dans les eaux du littoral, soit au large des côtes occidentales de la Puissance du Canada et des Etats-Unis, y compris la mer de Behring, à partir du 16e jour de novembre suivant la date de l'échange des ratifications de cette convention jusqu'au quinzième jour de février suivant, les deux dates incluses, et durant la même période de chaque année subséquente, cette saison prohibée pouvant être modifiée ou suspendue en tout temps après l'expiration de trois saisons semblables par une entente spéciale conclue et dûment ratifiée par les hautes parties contractantes.

Il est entendu que rien dans cet article ne pourra empêcher les ressortissants et habitants et les vaisseaux ou bateaux de pêche des Etats-Unis et de la Puissance du Canada, de pêcher dans les eaux ci-dessus mentionnées d'autres espèces de poissons durant la saison où la pêche au flétan dans ces mêmes eaux est prohibée par cet article. Tout flétan qui sera pris incidemment en pêchant d'autres

poissons durant la saison où la pêche au flétan est prohibée en vertu des dispositions de cet article pourra être gardé et employé pour la nourriture de l'équipage qui l'a pris. Toute quantité de flétan qui ne sera pas ainsi employée devra être débarquée et immédiatement remise aux officiers dûment autorisés du département du Commerce des Etats-Unis ou du ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada. Tout poisson ainsi remis à ces officiers en conformité des dispositions de cet article devra être vendu par eux au plus haut enchérisseur, et le produit de chaque vente, à l'exception des dépenses nécessaires encourues à cette fin, devra être versé par eux au trésor de leur pays respectif.

ARTICLE II

Tout ressortissant ou habitant, tout vaisseau ou bateau des Etats-Unis ou du Canada faisant la pêche au flétan en contravention de l'article précédent peut être saisi, excepté lorsqu'ils sont dans les limites de la juridiction de l'autre partie, par les officiers dûment autorisés de l'une des hautes parties contractantes, et gardé par ces officiers exécutant cette saisie et livré aussitôt que possible en pratique à un fonctionnaire autorisé du pays auquel cette personne, ce vaisseau ou bateau, appartient, à l'endroit le plus rapproché du lieu de la saisie, ou ailleurs, selon une entente mutuelle entre les parties. Les autorités de la nation à laquelle appartient cette personne, ou ce vaisseau ou bateau, auront seules juridiction pour poursuivre les infractions aux dispositions de l'article précédent ou aux lois et règlements que chacune des hautes parties contractantes pourront faire pour mettre en vigueur ces dispositions, et pour imposer des pénalités relativement à ces infractions; et les témoins ou preuves nécessaires à ces poursuites, devront être fournis avec toute la promptitude raisonnable, du moment que ces témoins ou preuves se trouvent sous le contrôle de l'autre haute partie contractante, aux autorités ayant juridiction pour conduire les poursuites.

ARTICLE III

Les hautes parties contractantes conviennent de nommer, dans les deux mois qui suivront l'échange des ratifications de cette convention, une commission qui sera connue sous le nom de Commission internationale des Pêcheries, et composée de quatre membres, deux étant nommés par chaque partie. Cette commission devra continuer d'exister aussi longtemps que cette convention sera en vigueur. Chaque partie devra payer les salaires et les dépenses de ses propres commissaires, et les dépenses conjointes encourues par la commission devront être payées en parties égales par les deux hautes parties contractantes.

La commission devra faire une étude approfondie de l'histoire naturelle du flétan du Pacifique, et cette étude devra être entreprise aussitôt que possible. La commission devra présenter un rapport sur les résultats de son étude aux deux gouvernements, et devra faire des recommandations sur la réglementation de la pêche au flétan dans le nord de l'océan Pacifique, selon qu'elle les croira désirables pour la conservation et le développement de cette pêche.

ARTICLE IV

Les hautes parties contractantes conviennent d'édicter et mettre en vigueur toute législation qui pourra être nécessaire pour donner effet aux dispositions de cette convention, comportant des pénalités appropriées aux contraventions à ces dispositions.

ARTICLE V

Cette convention restera en vigueur pour une période de cinq années, et dès lors pendant deux années après la date de l'avis donné par l'une des deux hautes

parties contractantes à l'autre partie de son désir de l'abroger. Elle devra être ratifiée conformément aux méthodes constitutionnelles des hautes parties contractantes. Les ratifications seront échangées à Washington aussitôt que possible, et la convention deviendra en vigueur le jour de l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention en double expédition, et y ont apposé leurs sceaux.

Faite en la cité de Washington, le..............jour de..............en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent........

Paraphrase d'une dépêche chiffrée du Gouverneur général à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington

Secrète.

OTTAWA, 16 janvier 1923.

Pêche au flétan.—Relativement à votre dépêche n° 328 du 21 décembre dernier, le projet de convention proposé par le gouvernement des Etats-Unis pour la protection des pêcheries du flétan sur l'océan Pacifique est acceptable au gouvernement du Canada, avec les modifications suivantes:

1. Substituer les mots "la Puissance du Canada" aux mots "Grande-Bretagne" dans la deuxième ligne du titre.

2. Substituer le mot "département" au mot "ministère" dans le deuxième paragraphe de l'article I à la page 3 du projet.

3. Ajouter après les mots "nord de l'océan Pacifique" les mots "y compris la mer Behring" dans l'avant-dernière ligne du deuxième paragraphe de l'article III à la page 5 du projet.

BYNG DE VIMY.

Paraphrase d'un télégramme chiffré du Gouverneur général au Secrétaire d'Etat pour les colonies

Secret.

OTTAWA, 16 janvier 1923.

Je comprends, d'après ce que dit l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington, que des copies du projet de convention entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne concernant la pêche au flétan vous ont été envoyées par lui au bureau des Affaires étrangères (Foreign Office) le ou vers le 21 décembre dernier. Avec les modifications suivantes, ce projet de convention est acceptable à mon gouvernement et j'ai aujourd'hui télégraphié à l'ambassadeur à Washington de:

1. Substituer les mots "la Puissance du Canada" aux mots "Grande-Bretagne" dans la deuxième ligne du titre.

2. Substituer le mot "département" au mot "ministère" dans le deuxième paragraphe de l'article I sur la page 3 du projet.

3. Ajouter après les mots "le nord de l'océan Pacifique", les mots "y compris la mer de Behring" dans l'avant dernière ligne du deuxième paragraphe de l'article III à la page 5 du projet.

Mon gouvernement informe humblement le Secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères que c'est le désir de mes ministres que les pleins pouvoirs nécessaires soient acccordés à l'honorable Ernest Lapointe, C.R., B.A., LL.B., ministre de la Marine et des Pêcheries, afin de lui permettre de signer le traité ainsi amendé au nom du Canada aussitôt que possible.

BYNG DE VIMY.

Du Gouverneur général à l'ambassadeur de Sa Majesté britannique à Washington

CANADA

Secret

N° 7

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 23 janvier 1923.

MONSIEUR,—Relativement à ma dépêche secrète du 16 courant concernant certaines modifications que mon gouvernement désire faire au projet de convention que le gouvernement des Etats-Unis propose de conclure pour la protection des pêcheries de flétan sur l'océan Pacifique, j'ai l'honneur de vous transmettre copies ci-jointes d'un procès-verbal authentique du Conseil privé pour le Canada, sur lequel était basé ma dépêche, et spécifiant les modifications.

11 janvier
C.P. 93

J'ai l'honneur d'être, de Votre
Excellence, le très obéissant serviteur,

BYNG DE VIMY.

A Son Excellence,
Le très honorable sir AUCKLAND GEDDES, G.C.M.G., K.C.B.

C.P. 93

Copie authentique d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 11 janvier 1923

Le comité du Conseil privé a étudié un rapport, en date du 11 janvier 1923, du très honorable secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères, lequel avait reçu une dépêche de l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington, en date du 21 décembre 1922, portant le numéro 328 et accompagné d'un projet de convention que le gouvernement des Etats-Unis propose de conclure pour la protection des pêcheries du flétan sur le Pacifique.

Le Secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères soumet que le projet est acceptable au gouvernement du Canada, avec les modifications suivantes:

1. Dans la deuxième ligne du titre, substituer aux mots "Grande-Bretagne" les mots "la Puissance du Canada".

2. Dans la quatrième ligne du préambule, substituer au mot "Angleterre" les mots "des Indes".

3. Dans le deuxième paragraphe de l'article I à la page 3 du projet, substituer au mot "ministère" le mot "département".

4. Dans l'avant dernière ligne du deuxième paragraphe de l'article III à la page 5 du projet, ajouter après les mots "nord de l'océan Pacifique", les mots "y compris la mer de Behring".

Le comité, approuvant ce rapport, est d'avis qu'il plaise à Votre Excellence d'en informer le gouvernement des Etats-Unis par une requête en ce sens à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington; et vu qu'une copie du traité a déjà été envoyée au bureau des affaires étrangères (Foreign Office), qu'il plaise à Votre Excellence de communiquer les amendements suggérés par dépêche au Secrétaire d'Etat pour les colonies, et demander que le Secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères soit informé du désir des ministres de Votre Excellence que les pleins

pouvoirs nécessaires soient accordés à l'honorable Ernest Lapointe, C.R., B.A., LL.B., ministre de la Marine et des Pêcheries, pour lui permettre de signer sous un bref délai le traité, ainsi amendé, au nom de la Puissance du Canada.

Le tout est respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

Du Gouverneur général au Secrétaire d'Etat pour les colonies

CANADA

Secret.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 24 janvier 1923.

MONSEIGNEUR LE DUC,—Relativement à mon télégramme secret du 16 courant concernant certaines modifications que mon gouvernement désire faire au projet de convention que le gouvernement des Etats-Unis propose de conclure pour la protection des pêcheries du flétan sur le Pacifique, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copies authentiques d'un procès-verbal du Conseil privé du Canada, sur lequel était basé mon télégramme, et spécifiant les modifications.

11 janvier,
C.P. 93

J'ai l'honneur d'être, Monseigneur le Duc,
De Votre Grâce, le très obéissant serviteur,
BYNG DE VIMY.

Au très honorable
DUC DE DEVONSHIRE, K.G., etc., etc., etc.,
Secrétaire d'Etat pour les colonies.

Du Gouverneur général à l'ambassadeur de Sa Majesté britannique à Washington

OTTAWA, 25 janvier 1923.

Télégramme.

Code.

Relativement à ma dépêche n° 7 du 23 janvier.

Pêche au flétan.—Le gouvernement canadien désirerait que l'on fît des démarches pour conclure cette convention le plus tôt possible, et prie Votre Excellence d'en informer le gouvernement des Etats-Unis.

BYNG.

Du Gouverneur général au Secrétaire d'Etat pour les colonies

Télégramme.
Code.

OTTAWA, 30 janvier 1923.

Mon télégramme du 16 janvier.

Dernier paragraphe du traité des pêcheries. Mes ministres sont très anxieux d'avoir une réponse.

BYNG.

Paraphrase du télégramme chiffré du Gouverneur général à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington

Secret.

OTTAWA, 12 février 1923.

Relativement à mon télégramme du 25 janvier et ma dépêche secrète n° 7 du 23 janvier, mes ministres prient Votre Excellence de bien vouloir demander au gouvernement des Etats-Unis s'il serait possible de signer la convention des pêcheries du flétan sur le Pacifique durant la présente semaine, vu que le gouvernement canadien est très anxieux de conclure ce traité aussitôt que possible.

BYNG.

De l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington au Gouverneur général

N° 47.

AMBASSADE BRITANNIQUE,

WASHINGTON, D.C., 12 février 1923.

MILORD,—Relativement à votre dépêche secrète n° 7 du 23 dernier et des communications télégraphiques antérieures, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que j'ai dûment porté à la connaissance du gouvernement des Etats-Unis les modifications que le gouvernement canadien désire faire au projet de convention pour la protection de la pêche au flétan sur le Pacifique, et j'ai averti le secrétaire d'Etat du désir de vos ministres de conclure cette convention aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'ajouter cependant que, vu le fait que le traité ne portera pas de titre distinctif, son but étant clairement exprimé dans le préambule du document, j'ai omis, suivant les instructions venues du gouvernement de Sa Majesté, dans ma note à M. Hughes la première modification proposée par le gouvernement canadien, savoir: de substituer dans le préambule les mots "la puissance du Canada" aux mots "la Grande-Bretagne".

J'ai l'honneur d'être, Milord, de
Votre Excellence le très obéissant serviteur,

A. C. GEDDES,

A Son Excellence
LORD BYNG DE VIMY, G.C.B., etc., etc., etc.,
Gouverneur général du Canada, Ottawa.

Du Gouverneur général au Secrétaire colonial

Télégramme.
Code.

OTTAWA, 13 février 1922.

Mes ministres sont très anxieux d'avoir une réponse à mon télégramme du 30 janvier demandant de munir le ministre de la Marine et des Pêcheries des pleins pouvoirs nécessaires pour signer le traité des pêcheries du flétan sous le plus court délai possible.

BYNG.

Paraphrase du télégramme chiffré de l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington au Gouverneur général

Secret.

WASHINGTON, 13 février 1923.

Convention du flétan.—Votre télégramme du 2 février. Le gouvernement des Etats-Unis est également anxieux de signer au plus tôt et donnera sa réponse aussitôt que possible. Le secrétaire d'Etat et moi-même sommes empêchés par l'influenza, ce qui rendra difficile l'échange des signatures au cours de la présente semaine. Pour la signature du traité, je comprends que le ministre canadien sera avec moi et aura les pleins pouvoirs nécessaires.

GEDDES.

CANADA
Secret.

DOWNING STREET, 13 février 1923.

MILORD,—Relativement à la dépêche secrète de Votre Excellence en date du 24 janvier et de vos télégrammes du 16 et du 30 janvier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint les pleins pouvoirs émis en faveur de l'honorable Ernest Lapointe, C.R.,B.A., LL.B., concernant la convention proposée avec les Etats-Unis pour la protection des pêcheries du flétan sur le Pacifique.

J'ai l'honneur d'être, Milord, de
Votre Seigneurie le très humble
et très obéissant serviteur,

DEVONSHIRE.

Au Gouverneur général
Son Excellence le général et très honorable
LORD BYNG DE VIMY, G.C.B., G.C.M.G., M.V.O.,
etc., etc., etc.

GEORGE R.I.

GEORGE, par la grâce de Dieu, roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la foi, Empereur des Indes, etc., etc., etc.

A tous et chacun de ceux qui les présentes verront, SALUT:

ATTENDU que pour mieux traiter et régler certaines questions actuellement pendantes, ou qui peuvent être discutées, entre Nous et Nos bons amis les Etats-Unis d'Amérique, relativement aux règlements concernant les pêcheries du flétan sur le Pacifique.......... Nous avons jugé bon d'investir une personne qualifiée de pleins pouvoirs pour conduire ladite discussion de notre part: en conséquence, SACHEZ que NOUS, reposant une sécurité et confiance spéciale dans la sagesse, la loyauté, la diligence et la circonspection de notre fidèle et bien-aimé, l'honorable Ernest Lapointe, un de nos conseils, docte en loi, membre du Parlement du Canada, membre de notre Conseil privé pour le Canada, ministre de la Marine et des Pêcheries de notre Dominion du Canada, l'avons nommé, fait, constitué et désigné, comme par les présentes le nommons, faisons, constituons et désignons Notre autorisé commissaire, procureur et plénipotentiaire, le revêtant de plein pouvoir et autorité pour traiter, ajuster et conclure avec tel ministre ou tels ministres qui peuvent être revêtus de semblables pouvoirs et autorité de la part de Nos bons amis les Etats-Unis d'Amérique, tout traité, con-

vention ou entente qui peut tendre à atteindre la fin susmentionnée............ et signer pour Nous, et en Notre nom, toute chose ainsi agréée et conclue, et faire et transiger tous autres règlements qui peuvent s'y rattacher, de la même manière et sous la même forme, avec autant de force et d'efficacité que si Nous-même pouvions le faire étant présent en personne: donnant en gage et promesse Notre parole royale que en autant qu'il est en notre pouvoir de le faire, toutes les choses qui seront ainsi transigées et conclues par Notre dit commissaire, procureur et plénipotentiaire seront, sujettes à notre ratification si elle est nécessaire, agréées, reconnues et acceptées de la manière la plus complète, et que Nous ne souffrirons jamais que personne y porte atteinte en tout ou en partie, ni agisse à ce contraire. En foi de quoi, Nous avons fait apposer aux présentes, que Nous avons signées de Notre main royale, le grand sceau de notre Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Donné en Notre cour de St-James le premier jour de février en l'année de Notre Seigneur mil neuf cent vingt-trois et dans la treizième année de Notre règne.

(Sceau)

Paraphrase d'un télégramme chiffré de l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington au Gouverneur général

Secret.

Washington, 14 février 1923.

Demande faite par le département d'Etat si M. Lapointe signera le traité avec moi. Prompte réponse sera très appréciée. Voyez mon télégramme du 13 février.

GEDDES.

Copie d'un télégramme du Secrétaire d'Etat pour les colonies au Gouverneur général

Secret.

Londres, 15 février 1923.

Votre télégramme du 16 janvier et votre dépêche du 24 janvier.

Pleins pouvoirs pour M. Lapointe envoyés par le courrier du 13 février.

Touchant la rédaction du texte de la convention, le Secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères propose les modifications suivantes:

1. Titre du traité: "Convention pour la réglementation de la pêche du flétan dans les eaux du Pacifique sur le littoral du Canada et des Etats-Unis."

2. En conformité de l'usage consacré dans la rédaction des traités conclus par Sa Majesté, le préambule devra se lire: "Sa Majesté le roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes."

Y a-t-il objection de la part de vos ministres?

DEVONSHIRE.

Du Gouverneur général au Secrétaire colonial

Télégramme.
Code.

Ottawa, 17 février 1923.

Convention du flétan.

Modifications suggérées dans votre télégramme du 15 février approuvées par le gouvernement canadien.

BYNG.

Paraphrase d'un télégramme chiffré du Gouverneur général à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington

Secret.

OTTAWA, 17 février 1923.

Votre télégramme du 14 février.

Convention du flétan.

Mes ministres prient Votre Excellence d'informer le département des Etats-Unis que M. Lapointe signera ce traité, pleins pouvoirs ayant été envoyés à cette fin par le secrétaire d'Etat pour les colonies par le courrier du 13 courant.

BYNG.

Du Gouverneur général à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington

Secret.

Paraphrase d'un télégramme chiffré.

OTTAWA, 21 février 1923.

Relativement aux télégrammes secrets de Votre Excellence en date du 13 et du 14 février courant, concernant la signature de la convention du flétan, le Secrétaire d'Etat pour les colonies a télégraphié le 15 courant que pleins pouvoirs pour M. Lapointe avaient été envoyés par le courrier du 13 courant. Sur réception de ces pouvoirs, M. Lapointe partira pour Washington. Mes ministres sont d'opinion que pour ce qui regarde le Canada, la signature du traité par M. Lapointe seul sera suffisante, et qu'il ne sera pas nécessaire pour vous de signer en même temps.

BYNG.

De l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington au Gouverneur général

Secret.

Paraphrase d'un télégramme chiffré.

WASHINGTON, 23 février 1923.

Traité du flétan.—Modifications proposées dans votre télégramme du 16 sont encore à l'étude par le gouvernement des Etats-Unis. Il croit cependant donner sa réponse demain. Il serait préférable que M. Lapointe retarde son départ jusqu'à ce que je sois informé que le gouvernement des Etats-Unis est prêt à signer le traité. J'ai reçu instruction du gouvernement de Sa Majesté de signer le traité avec M. Lapointe. Ceci pour répondre à votre télégramme n° 7 du 21 février.

GEDDES.

De l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington au Gouverneur général

Secret.

Paraphrase d'un télégramme chiffré.

WASHINGTON, 27 février 1923.

Très urgent.

Mon télégramme n° 9. Le gouvernement des Etats-Unis accepte les modifications au traité du flétan proposées dans votre télégramme du 16 janvier. Il est très anxieux de signer dans l'après-midi de jeudi le premier mars, afin d'obtenir la ratification avant que le Sénat ne s'ajourne le 4 mars. M. Lapointe peut-il se rendre ici pour ce temps, et quel logement désire-t-il réserver? Veuillez répondre par télégraphe.

GEDDES.

De l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington au Gouverneur général

Secret.

Paraphrase d'un télégramme chiffré.

OTTAWA, 27 février 1923.

Très urgent.

Relativement mon télégramme du 27 février précédant immédiatement celui-ci. Le département d'Etat m'informe qu'il est très désirable de présenter si possible le traité du flétan au Sénat le 1er mars et demande si je puis signer le traité demain au nom du Canada. J'ai pensé qu'il serait mieux de transmettre ce message vu qu'un délai additionnel d'une journée peut faire une différence pour la ratification par le Sénat. Je présume cependant qu'il serait plus satisfaisant que M. Lapointe signe avec moi. Veuillez télégraphier.

GEDDES.

Paraphrase d'un télégramme chiffré du Gouverneur général du Canada au Secrétaire d'Etat pour les colonies

Très urgent.

OTTAWA, 28 février 1923.

Traité du flétan.—Les pleins pouvoirs émis pour M. Lapointe relativement à la convention avec les Etats-Unis pour la protection des pêcheries du flétan sur le Pacifique ont été dûment reçus et transmis à M. Lapointe qui est en route pour Washington.

Mes ministres croient que, pour ce qui est du Canada, la signature du traité par M. Lapointe seul devrait suffire. Ils avaient procédé dans ce sens en demandant pleins pouvoirs pour M. Lapointe. Ayant averti l'ambassadeur britannique à Washington, ce fut une surprise pour eux d'apprendre de sir Auckland Geddes qu'il avait reçu instruction du gouvernement de Sa Majesté de signer le traité avec M. Lapointe. Evidemment le gouvernement de Sa Majesté a présumé que tel était le désir du gouvernement canadien. Mes ministres croient toutefois que le traité intéressant exclusivement le Canada et les Etats-Unis et n'affectant en aucune façon les intérêts impériaux, la signature du ministre canadien serait suffisante, et ils demandent respectueusement que l'ambassadeur de Votre Majesté à Washington reçoive instruction dans ce sens.

Le gouvernement des Etats-Unis ayant exprimé le désir que le traité soit signé dans l'après-midi du jeudi premier mars, afin d'obtenir la ratification avant que le Sénat s'ajourne le 4 mars, il est très important qu'un avis soit câblé à Washington sous le plus court délai possible. Sir Auckland Geddes a été averti de cette demande. Veuillez m'informer, aussitôt que possible après la réception de ce message, de l'action prise par le gouvernement de Sa Majesté.

BYNG DE VIMY.

OTTAWA, 28 février 1923.

Paraphrase d'un télégramme chiffré du Gouverneur général du Canada à l'ambassadeur britannique à Washington

M. Lapointe est à Toronto aujourd'hui. Partira cet après-midi de Toronto pour Washington, arrivant probablement à 1.10 p.m. jeudi le premier mars. Il sera rejoint à Washington vers la même heure par M. Alex. Johnston, le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries qui part d'Ottawa cet après-midi. Leur logement est déjà réservé au New-Willard. Le gouvernement canadien est d'avis que le traité intéressant exclusivement le Canada et les Etats-Unis et n'affectant

en aucune façon les intérêts impériaux, la signature au nom du Canada par M. Lapointe, investi de pleins pouvoirs, devrait suffire. Une dépêche a été envoyée aujourd'hui au gouvernement de Sa Majesté exprimant l'espoir que le gouvernement de Sa Majesté approuvera cette opinion et vous avisera dans ce sens.

BYNG DE VIMY.

Du secrétaire d'Etat pour les colonies au Gouverneur général

Secret.

Paraphrase d'un télégramme chiffré.

LONDRES, 1er mars 1923.

Relativement à votre télégramme du 28 février touchant le traité concernant la pêche du flétan, le secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères a communiqué par télégraphe les désirs de vos ministres à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington.

DEVONSHIRE.

Copie d'un télégramme du Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies

Secret.

OTTAWA, 1er mars 1923.

Dépêche de mon premier ministre commence:

Au nom de mes collègues et de moi-même, je désire remercier Votre Grâce et le Secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères d'avoir si promptement communiqué à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington les désirs du gouvernement canadien au sujet de la signature aujourd'hui, à Washington, du traité proposé concernant le flétan.

Fin de la dépêche.

BYNG.

N° 82.

AMBASSADE BRITANNIQUE,

WASHINGTON, D.C., 9 mars 1923.

MILORD,—Relativement au télégramme n° 8 de Votre Excellence en date du 28 dernier et à la correspondance antérieure concernant la convention pour la protection des pêcheries du flétan dans le nord de l'océan Pacifique, signée le 2 courant, j'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence copie ci-jointe d'une note du gouvernement des Etats-Unis. Dans cette note, M. Hughes dit que le Sénat a donné son consentement le 4 à la ratification de ce document avec la réserve qu'aucun ressortissant et habitant, qu'aucun vaisseau ou bateau de toute autre partie de la Grande-Bretagne ne fera la pêche au flétan contrairement aux prescriptions de ladite convention.

M. Hughes exprime l'espoir que cette "réserve" que le Sénat a incluse dans sa proposition de ratification, sera acceptée par le gouvernement de Sa Majesté.

L'effet de cette réserve de la part du Sénat est d'étendre la portée du traité de manière à comprendre l'empire en entier, au lieu du Canada seul, comme c'était l'intention du gouvernement canadien. A cause de cette réserve, une copie de la note du département d'Etat a été communiquée au principal Secrétaire

d'Etat de Sa Majesté pour les Affaires étrangères afin de connaître les vues du gouvernement de Sa Majesté au sujet de cette "réserve".

Dans l'intervalle, je vous serais reconnaissant de me faire parvenir toutes observations que Votre Excellence pourrait désirer offrir à ce propos.

J'ai l'honneur d'être, Milord, de Votre Excellence,

le très obéissant et très humble serviteur,

A. C. GEDDES.

A Son Excellence
Lord Byng de Vimy, G.C.B.,
etc., etc., etc.,
Gouverneur général du Canada,
Ottawa.

Département d'Etat,

Washington, 5 mars 1923.

Excellence,—Relativement à la convention pour la protection des pêcheries du flétan dans le nord de l'océan Pacifique, signée entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne le 2 mars 1923 j'ai l'honneur de vous informer que le Sénat a le 4 mars 1923 donné son approbation et consenti à la ratification de ladite convention dans la résolution suivante:

"Le Sénat décide (à la majorité des deux tiers des sénateurs présents) de donner son approbation et de consentir à la ratification du projet D de l'Exécutif, 67e congrès, 4e session, concernant une convention passée entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, signée le 2 mars 1923, pour la conservation des pêcheries de flétan dans le nord de l'océan Pacifique, y compris la mer de Behring, sous réserve de l'entente qui fait présentement partie de la résolution de ratification, aux termes de laquelle aucun ressortissant et habitant, aucun vaisseau ou bateau de toute partie de la Grande-Bretagne ne fera la pêche au flétan contrairement aux prescriptions de ce traité."

Votre Excellence verra que par cette résolution l'approbation et le consentement du Sénat à la ratification de la convention sont donnés sous réserve de l'entente "qu'aucun des ressortissants et habitants, qu'aucun vaisseau ou bateau de toute autre partie de la Grande-Bretagne ne fera la pêche au flétan contrairement aux prescriptions de ce traité".

Je serais heureux si vous daignez porter cette action du Sénat à l'attention du gouvernement de Sa Majesté et exprimer l'espérance du gouvernement des Etats-Unis que le gouvernement de Sa Majesté acceptera la réserve que le Sénat a inclus dans sa résolution de ratification.

Acceptez, Excellence, l'assurance répétée de ma plus haute considération.

CHARLES E. HUGHES.

A Son Excellence, le très honorable
Sir Auckland Geddes, G.C.M.G., K.C.B.,
Ambassadeur de la Grande-Bretagne.

RÉCLAMATION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE CONTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

[140]

Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général datée le 28 février 1923, demandant un relevé de toute la correspondance échangée entre la premier ministre et l'honorable John Oliver, premier ministre de la Colombie-Britannique, depuis le 1er janvier 1923, relativement aux réclamations de la Colombie-Britannique contre le Gouvernement Fédéral, et autres problèmes existant entre les deux gouvernements.

A. B. COPP,
Secrétaire d'Etat.

Ottawa, 13 mars 1923.

A l'honorable John Oliver,
Premier ministre de la Colombie-Britannique,
Victoria, C.-B.

Appel des gouvernements de la Colombie-Britannique et de l'Alberta contre l'ordonnance de la Commission des chemins de fer, datée le 30 juin 1922.

Cher M. Oliver,—Je regrette de ne pas vous avoir accusé réception plus tôt de votre lettre du 13 février. Ce retard peut être attribué en partie à une légère indisposition récente, mais surtout au fait qu'il m'a été difficile, de concert avec mes collègues du cabinet, d'accorder à votre lettre toute l'attention que son importance semblait exiger.

Votre lettre exprime correctement l'opinion que je vous ai formulée lors de votre réception par les membres du Gouvernement, relativement à certains aspects constitutionnels de la question des taux de chemin de fer.

Les travaux de la session et les devoirs relevant de l'administration des ministères rendent tout à fait inopportune la présentation au Cabinet d'une question aussi vaste et aussi importante que celle des taux de chemin de fer alors que le Parlement est en session. Cependant, le Gouvernement a l'intention de prendre les mesures nécessaires pour entendre cet appel aussitôt que les parties intéressées pourront commodément se réunir après la session.

Quant aux autres questions importantes pour la province de la Colombie-Britannique auxquelles vous faites allusion, et à votre désir qu'elles soient étudiées dès que l'appel aura été entendu, à moins qu'elles n'aient été étudiées et réglées dans l'intervalle, je constate à la lecture de votre lettre qui est divisée en paragraphes, à savoir 1 à 10, que les paragraphes 6, 7 et 8 traitent de questions essentiellement d'intérêt provincial et que celles-ci sont actuellement soumises à l'attention des ministères.

Les autres paragraphes, 1, 2, 3, 4, 5, 9 et 10 traitent de questions qui, tout en étant d'importance vitale pour la Colombie-Britannique, doivent nécessairement être considérées au point de vue national, et le Gouvernement cherche

actuellement à leur trouver une solution. De ces questions, il y en a une ou deux qui devraient d'abord être soumises au président et aux directeurs des chemins de fer nationaux du Canada, et une ou deux autres qui ne pourraient pas facilement être réglées autrement qu'en conférence avec les représentants des autres provinces du Dominion.

Je puis vous assurer que lorsque vous reviendrez à Ottawa, nous nous ferons un plaisir, mes collègues et moi, de discuter avec vous toutes les questions mentionnées dans votre lettre et d'entendre ce que vous avez à dire à ce sujet. A cette fin, j'essayerai, comme vous le suggérez, de faire en sorte que ces questions soient étudiées immédiatement après l'appel et qu'on leur accorde toute l'attention possible dans les circonstances.

Espérant avoir l'occasion d'étudier de concert avec vous ces diverses questions qui sont d'une si grande importance pour la province de la Colombie-Britannique et le Dominion,

Je suis, votre tout dévoué,

(Signé) W. L. MACKENZIE KING.

Télégramme

OTTAWA, 10 janvier 1923.

A l'honorable JOHN OLIVER,
Victoria,
Colombie-Britannique.

On m'a prié de vous avertir que l'appel de la Colombie-Britannique serait entendu le plus tôt possible après vous avoir consulté au sujet de la date lorsque vous serez arrivé à Ottawa.

(Signé) RODOLPHE BOUDREAU,

OTTAWA, 9 février 1923.

MON CHER PREMIER MINISTRE,—

Emigration Orientale

Je crois savoir que votre Gouvernement adoptera probablement au cours de la présente session une loi restreignant l'immigration des Orientaux au Canada. Vous savez sans doute à quel point la Colombie-Britannique est opposée à cette immigration et que le Gouvernement de cette province a pour politique d'empêcher, en tant que faire se peut, l'emploi des Orientaux dans les mines et les forêts en particulier. Il a inséré une clause dans tous les permis de coupe de bois défendant l'emploi des Orientaux dans ces concessions forestières. Vous trouverez annexées à la présente, pour votre gouverne, des copies de lettres indiquant comment les Orientaux deviennent intéressés dans les concessions forestières de la Colombie-Britannique malgré les efforts faits pour les en empêcher.

Votre très dévoué,

(Signé) JOHN OLIVER,

Copie

American Timber Holding Company

EDIFICE DE LA FIRST WISCONSIN NATIONAL BANK,
MILWAUKEE, WISCONSIN, 7 décembre 1922.

A l'hon. P. Z. CAVERHILL,
Forestier en chef,
Victoria, C.-B.

CHER MONSIEUR,—Les descriptions ci-jointes sont celles des concessions possédées par M. C. Fukukawa, chambre 613, édifice Metropolitan, 837, rue Hastings-Ouest, Vancouver, C.-B. Vous les aviez comprises dans la liste que vous nous avez envoyée le 29 novembre, au sujet de l'impôt de 3 c. ½ l'acre exigé sur nos propriétés pour le Fonds de protection des forêts. Nous avons écrit à M. Fukukawa à ce sujet, et vous demandons de lui faire parvenir un état de la somme qu'il doit au Fonds de protection des forêts.

Nous vous prions aussi de nous faire parvenir un état semblable pour les concessions détenues par la *Fraser River Tannery, Limited,* car cette somme sera versée par ce bureau. Veuillez avoir la bonté de vous occuper immédiatement de cette question afin que nous puissions faire ce paiement d'ici au 31 décembre, et croyez nous,

Vos très obligés,
AMERICAN TIMBER HOLDING COMPANY,
GEO. A. WEST, *secrétaire-trésorier.*

QUARANTE-DEUX CONCESSIONS DÉTENUES PAR C. FUKUKAWA

C.F.	Nombre d'acres	C.F.	Nombre d'acres
6170	629	6196	639
6171	640	6197	640
6172	640	6198	640
6173	640	6202	570
6174	629	6203	621
6175	640	6204	524
6176	612	6205	640
6177	626	6206	640
6178	640	6207	640
6179	634	6208	640
6180	606	6209	640
6182	619	6210	568
6183	640	6211	628
6184	605	6212	585
6185	551	6213	640
6189	640	6214	640
6190	640	6215	620
6191	613	6216	577
6193	640	6217	492
6194	640	6218	640
6195	635	12925	640
			26,023 acres.

5 janvier 1923.

Mémoire pour l'hon. ministre des Terres

CHER M. PATTULLO,—Je vous accuse réception de votre lettre du 4 courant, contenant copie d'une lettre reçue de *l'American Timber Holding Company,* ayant trait à certaines concessions forestières détenues apparemment par un japonais, sans être inscrites à son nom.

J'apporterai cette lettre avec moi à Ottawa et j'y attirerai l'attention de l'honorable premier ministre.

Votre tout déboué,

(Signé) JOHN OLIVER.

VICTORIA, COLOMBIE-BRITANNIQUE, 13 février 1923.

Au très honorable W. L. MACKENZIE KING, C.M.G.,
Premier ministre,
Ottawa.

MONSIEUR,—

Appel du Gouvernement de la Colombie-Britannique et du Gouvernement de l'Alberta contre l'ordonnance de la Commission des chemins de fer, datée le 30 juin 1922; lequel devait d'abord être entendu le 25e jour de janvier 1923.

Au cours de ma conversation avec vous samedi dernier, j'ai compris que vous désiriez retarder l'audition de l'appel susmentionné jusqu'à ce que la présente session du Parlement soit terminée, et cela pour les raisons suivantes:—

1. Les travaux de la session et l'administration des ministères empêchent le Cabinet d'accorder l'attention suivie que l'importance de cet appel demande et que son audition exige.

2. La Colombie-Britannique sera probablement lésée dans ses intérêts si on insiste pour que l'appel soit entendu immédiatement, du fait que le temps accordé pour la présentation des arguments en faveur de l'appel sera nécessairement limité.

3. Vous désirez que l'audition de l'appel ait lieu, lorsque vous serez en mesure, de concert avec vos collègues, de consacrer toute l'attention du Cabinet à cet appel, et de donner tout le temps nécessaire à l'audition afin que toutes les parties soient convaincues que la question a été étudiée à fond.

Nonobstant le fait que ce retard sera une cause d'inconvénients et de dépenses supplémentaires et que les griefs en question continueront, j'ai décidé après avoir discuté vos suggestions avec M. McGeer, le conseil de la Colombie-Britannique et de l'Alberta dans cette cause, de me rendre à votre demande à la condition que l'appel soit entendu immédiatement après la présente session, et que le jugement soit rendu dans un court délai après l'audition.

Cette nouvelle audition nous obligera à retourner à Ottawa, et je demanderai que certaines autres questions importantes pour la Colombie-Britannique soient étudiées immédiatement après l'audition de l'appel à moins qu'elles n'aient été étudiées et réglées dans l'intervalle. A savoir:

1. La nomination d'un douanier canadien au port de New-York.

2. L'établissement d'un service de la marine marchande entre les ports de la Colombie-Britannique et ceux de Montréal, Saint-Jean et Halifax.

3. En plus des travaux actuellement décidés, étudier davantage la question du développement des routes commerciales de l'Ouest canadien et de l'aide qui pourrait être accordée par le gouvernement fédéral pour le développement des ports et du commerce des ports de la côte du Pacifique.

4. La question de l'ouverture et du développement de la région de la Rivière-la-Paix et du nord de la Colombie-Britannique.

5. Les relations existant entre le chemin de fer *Pacific Great Northern* et les chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et *Canadian Northern Pacific*, et l'effet qu'a eu la législation fédérale et son application subséquente sur ledit

chemin de fer *Pacific Great Eastern Railway*, au point de vue de l'inclusion future dudit chemin de fer *Pacific Great Eastern* dans le réseau des chemins de fer nationaux du Canada, à des conditions justes et raisonnables dans toutes les circonstances, ou, comme alternative, d'accorder un secours quelconque à la Colombie-Britannique lui permettant d'achever la construction et la mise en exploitation de cette entreprise.

6. Les obligations non remplies de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada envers la province de la Colombie-Britannique, en sa qualité de successeur de la *Canadian Northern Railway Company*.

7. La possession des lots de grèves en Colombie-Britannique et particulièrement à Vancouver et aux environs.

8. L'achèvement du dragage du bras nord de la rivière Fraser jusqu'à New-Westminster.

9. L'imposition et la perception des taxes fédérales et provinciales, étudiées dans le but de définir plus clairement leur domaine respectif, et aussi dans le but d'établir une méthode plus économique pour la perception de ces revenus.

10. Les conditions auxquelles la Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération; étudiées dans le but de les modifier afin que la Colombie-Britannique soit dans la Confédération sur le même pied que les autres provinces du Dominion.

Permettez-moi de vous remercier pour la bienveillance et la courtoisie que vous m'avez témoignées au cours de ma visite à Ottawa. J'espère que je ne vous incommoderai pas trop en vous demandant de me répondre le plus tôt possible, et de m'adresser votre lettre aux soins de notre conseil, M. G. G. McGreer, C.R., Château Laurier. Je vous prie de me dire si je vous ai bien compris au cours de la conférence dont il a déjà été question.

J'espère qu'il vous sera possible de prendre les mesures nécessaires pour que les questions mentionnées dans cette lettre soient étudiées à fond, et au cas ou certaines d'entre elles ne pourraient pas l'être au temps indiqué, je vous prierais de m'en avertir avant ma prochaine visite à Ottawa.

Je suis,

Votre tout dévoué,

(Signé) JOHN OLIVER.

OTTAWA, 9 février 1923.

Appel des provinces de la Colombie-Britannique et de l'Alberta au sujet des taux de transport des chemins de fer.

A l'honorable W. L. MACKENZIE KING et aux honorables
Membres du Conseil privé:

HONORABLES MESSIEURS,—Au cours de l'audition de l'appel susmentionné, le 3 courant, l'honorable M. Fielding, demanda si la Colombie-Britannique avait protesté contre la législation fédérale déclarant que le chemin de fer *Canadian Northern Pacific* était une entreprise d'intérêt général pour le Canada. Je n'ai pas pu alors répondre à la question, mais maintenant je suis en mesure de déclarer que l'hon. sir Richard McBride attira l'attention de sir Robert Borden sur le fait que la législation fédérale projetée lésait les droits de la Colombie-Britannique; droits acquis en vertu d'une entente conclue entre la province et la *Canadian Northern Pacific Railway Company*. Cette entente était incor-

porée dans les statuts de la législature de la Colombie-Britannique comme annexe au chapitre III, Statuts de 1910.

Sir Richard demanda que la législation fédérale projetée contienne une clause à l'effet de maintenir le contrôle de la province sur les taux comme le stipulait la législation provinciale. Sir Robert Borden refusa de se rendre à la demande de Sir Richard McBride—copie de la correspondance échangée à ce sujet aussi bien que les dates, se trouve aux pages 4279-4283 inclusivement des Débats de 1914. De plus je vous ferai remarquer que l'entente conclue entre le Gouvernement de la Colombie-Britannique et le chemin de fer *Canadian Northern* concernant le contrôle des taux par la province était statutaire et que le premier ministre de la province ou le Conseil Exécutif n'avaient pas la compétence voulue pour modifier de quelque façon que ce soit cette entente statutaire.

Je suis, monsieur,

Votre très dévoué,

(Signé) JOHN OLIVER

RAPPORT DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'ENQUÊTE

COMMISSION ROYALE

CHARGÉE DE FAIRE ENQUÊTE SUR

LES PENSIONS ET LE RÉTABLISSEMENT

RAPPORT DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'ENQUÊTE

(Sujets indiqués dans le télégramme de l' A.V.G.G.)

Février, 1923



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

TABLE DES MATIÈRES

QUATRIÈME PARTIE

CINQUIÈME PARTIE

SIXIÈME PARTIE

À SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Plaise à Votre Excellence,

Nous, les commissaires nommés par commission royale émise le 22 juillet 1922, conformément à l'arrêté du conseil C.P. 1525, de la même date, pour faire enquête:

> Premièrement, sur les questions indiquées dans les plaintes faites par certains officiers de l'Association des Vétérans de la Grande Guerre et contenues dans le télégramme cité ci-après; et
>
> Deuxièmement, sur certaines questions se rapportant aux pensions, au traitement médical et au rétablissement des vétérans canadiens et de leurs dépendants; et de rapporter nos conclusions;

avons l'honneur de présenter à Votre Excellence en conseil le rapport de la première partie de notre enquête, à savoir: la partie portant sur les questions indiquées dans lesdites plaintes.

L'objet de la première partie de ladite enquête est défini, au renvoi, dans les termes suivants:

> " Les questions dont on doit s'enquérir sont énumérées dans des plaintes faites par certains officiers de l'Association des Vétérans de la Grande Guerre et contenues dans un télégramme que les journaux ont publié. En voici le texte:
>
> > " A la suite de récentes révélations autour de l'enquête parlementaire, nous accusons ouvertement la Commission des pensions d'une conspiration méprisable et de sang-froid pour priver les ex-soldats de droits que le Parlement leur avait antérieurement accordés. Il y a eu dissimulation délibérée, règlements secrets de pensions et d'assurance, contravention directe aux intentions du Parlement, et tentative délibérée de déguiser les faits au comité parlementaire actuel. C'est la culminance d'un programme antipathique d'une sévérité croissante ces mois derniers. Le président du comité a consenti à rouvrir la question, à cause de l'indignation exprimée par tous. Ce complot méprise les droits basique des ex-soldats, annule en prinicipe des privilèges établis, et entrave les efforts supplémentaires requis pour le rétablissement."

Afin qu'il soit de consultation plus facile ce rapport a été divisé en six parties:

Première partie.—Introduction.

Deuxième partie. — Plaintes touchant l'article 11 de la Loi des pensions.

Troisième partie.—Plaintes touchant l'article 25 (3) de la Lo des Pensions.

Quatrième partie. — Plaintes touchant la Loi d'assurance des vétérans.

Cinquième partie. — Plaintes touchant la politique générale et le mode d'administration.

Sixième partie. — Conclusion.

COMMISSION ROYALE

CHARGÉE DE FAIRE ENQUÊTE SUR LES

PENSIONS ET LE RÉTABLISSEMENT

RAPPORT

DE LA

PREMIÈRE PARTIE DE L'ENQUÊTE

PREMIERE PARTIE

INTRODUCTION

La Commission instituée par commission royale, comme il est mentionné plus haut, est désignée dans ce rapport par le mot " Commission ". La Commission des pensions mentionnée dans le télégramme précité est la Commission des pensions pour le Canada et cet organisme est désigné dans le présent rapport par l'appellation " Commission des pensions ".

La Commission s'est organisée et a tenu des séances publiques à Ottawa pendant vingt-neuf jours au cours des mois de juillet, août, septembre, octobre et novembre 1922. Les témoignages entendus couvrent 3,800 pages dactylographiées.

M. Gordon Henderson, avocat, représentait la Commission des pensions et, à la demande de l'A.V.G.G., la Commission nomma M. J. R. Bowler, avocat, pour la représenter. M. Henderson et M. Bowler assistèrent à toutes les séances et, en qualité de conseils, représentèrent la commission des pensions et l'A.V.G.G. respectivement.

Le télégramme était signé par M. C. G. MacNeil, secrétaire, bureau chef de l'Association des Vétérans de la Grande Guerre. Le dit télégramme fut porté à l'attention du comité parlementaire des pensions, assurance et rétablissement, siégeant à Ottawa et dont M. H. M. Marler, député, était le président. M. MacNeil comparut devant ce comité le 16 juin 1922 et soumit, par écrit, une explication des questions mentionnées au télégramme.

En conséquence des dépositions présentées à la dite séance du comité, le rapport de ce dernier présenté au parlement le 17 juin 1922 recommandait la nomination d'une commission chargée de s'enquérir des questions mentionnées au télégramme. La recommandation fut confirmée par l'arrêté du conseil précité. L'explication portant sur les questions mentionnées au télégramme soumise au comité parlementaire fut présentée à la commission au nom de l'A.V.G.G. Voici les principaux points que nous avons relevés:

"1. Que les règlements basés sur l'article 25 (3) de la Loi des Pensions ont été modifiés par la commission de manière à rendre nulle l'intention de cet article, et ainsi à annuler des pensions accordées dans le passé et à rejeter les demandes légitimes actuellement à l'étude.

2. Qu'en 1920 et 1921 on a appliqué aux anciens soldats des F.E.C. les modifications à l'article 11, contrairement à l'intention qu'avait le

parlement en les adoptant et contrairement aux promesses publiquement faites par les commissaires, refusant ainsi la pension à une classe nombreuses de dépendants.

3. Que des règlements furent secrètement adoptés en vertu desquels la commission assumait l'autorité de refuser les propositions d'assurances présentées aux termes de la Loi d'assurance des vétérans pour des raisons médicales, en dépit de la décision du parlement que cette assurance serait mise à la portée de tout proposant qualifié sans égard à l'état de sa santé ou à l'époque de sa demande.

4. Que les règlements susdits ont été illégalement cachés et que des décisions préjudiciables ont été prises sans que l'existance des règlements sur lesquels elles étaient appuyées n'en soit divulguée aux intéressés, ce qui a causé beaucoup de souffrance et de mécontentement.

5. Que la procédure générale de la commission faisait reposer le fardeau de la preuve, quant à l'imputabilité de l'invalidité sur l'aspirant pensionnaire, ce qui a eu pour résultat que les vétérans et leurs dépendants ont été privés de l'opportunité de prouver leurs droits.

6. Qu'à la suite de la revision par le bureau chef des décisions des examinateurs locaux les pensions ont été réduites contrairement à la procédure proclamée devant le comité permanent de la Chambre des Communes.

7. Qu'on a usé de sévérité excessive dans l'établissement des degrés d'incapacité. Cette attitude confirme jusqu'à un certain point le rapport que des instructions secrètes ont été données de réduire les pensions de toute façon possible

Comme le démontre le télégramme et l'explication précité, une accusation très grave est portée contre la Commission des pensions relativement aux motifs qui ont influencé ses membres dans l'exercice de leurs fonctions, en leur qualité officielle.

La commission peut déclarer dès le début qu'il n'a pas été prouvé qu'il y eût conspiration, complot ou motif inavoué dans l'application de la Loi des pensions par la Commission des pensions et ses conseils. En tant que les accusations contenues dans le télégramme qui fait l'objet de cette enquête imputent des motifs mauvais ou inconvenants, la commission constate que la preuve n'a pas confirmé ces allégations.

De fait on a admis au cours de l'argumentation présentée au nom de l'A.V. G.G. que la preuve n'attestait pas que la Commission des pensions eut comploté ou intrigué pour faire les choses dont on se plaint, mais on prétendit que les faits dont on a démontré l'existence à l'époque de l'expédition du tédégramme justifiaient la décision prise par M. MacNeil. La commission a déclaré à la fin de l'audience que les questions de conspiration et d'intrigue pouvait être entièrement écartées.

On a prétendu que puisqu'on avait disposé des allégations et imputations d'intention malhonnête il ne restait rien à faire à la commission, mais, on l'a fait remarquer à la fin de l'audience, la commission ne pouvait admettre que c'était là le seul aspect du problème qu'on l'avait chargée d'enquêter. Les attributions de la commission sont de s'enquérir, d'étudier et de rapporter ses conclusions. Mais même en l'absence d'intention malveillante, il reste à décider si les vétérans ont été, de fait, privés de leurs droits, comme on l'a indiqué, à décider aussi de la politique et de l'attitude adoptées par la Commission des pensions et des principes qui ont présidé à l'administration des pensions et de l'assurance par la Commission des pensions, en tant que ces choses ont été contestées. La commission fait rapport des faits établis à l'enquête et des conclusions qu'elles en a tirées.

Depuis l'adoption de la Loi de 1919 et depuis une période antérieure assez longue, la Commission des pensions se compose de trois membres. Il a été clairement établi à l'enquête que les témoignages visaient non les commissaires personnellement, mais les actes officiels de la commission comme corps publics.

Si on élimine les imputations de motifs inconvenants, le télégramme qui fait l'objet de cette enquête peut être étudié sous les aspects suivants:—

1. Législation relative aux pensions et particulièrement

(*a*) L'article 11 de la Loi des pensions (visant les pensions en général); et
(*b*) L'article 25 (3) concernant l'invalidité antérieure à l'enrôlement.

Rattachées à ces questions notons de la part prise par la Commission des pensions dans la rédaction et la promotion de la législation, ses déclarations quant à sa signification et ses effets et l'interprétation qu'elle a donnée aux lois après leur adoption et l'application qu'elle en a faite.

Les mentions que contient le télégramme des "droits antérieurement accordés par le parlement" dont on a privé les vétérans, des "règlements secrets de pensions en contravention directe des intentions du parlement" et de "l'annulation, en principe, des privilèves établis" sont amplifiés aux paragraphes 1 et 2 de l'explication.

2. *Loi d'assurance des vétérans*; comprenant l'administration de la loi par la Commission des pensions, qui agit en qualité d'agent du ministre des Finances, et particulièrement les circonstances qui ont amené le refus des demandes pour des raisons médicales, ce que l'on prétend être une déviation de l'intention de la loi et de l'interprétation qu'on en a donnée lors de son adoption.

En ce qui concerne ce chapitre, les mentions contenues relatives aux " règlements secrets" touchant l'assurance en contravention directe de l'intention du Parlement" et à "l'annulation en principe des privilèges établis", sont amplifiés aux paragraphes 3 et 4 de l'explication.

3. *Attitude générale et politique administrative* concernant les demandes de pension.

Relativement à ce chapitre, les mentions contenues au télégramme et affirmant que les vétérans ont été privés de leurs droits et que les sujets de plainte sont la " culminance d'un programme antipathique d'une sévérité croissante ces mois derniers ", sont amplifiées aux paragraphes 5, 6 et 7 de l'explication.

La Commission se propose d'étudier les trois chapitres énumérés dans l'ordre indiqué.

ORGANISATION DES PENSIONS

On peut déclarer, de façon générale, qu'au 31 mars 1922, il y avait au Canada environ 65,000 pensionnaires. 45,000 étaient des vétérans mutilés et 20,000 des dépendants d'ex-soldats décédés. Le chiffre des pensions et des frais d'administration s'est élevé à près de $35,000,000 pour l'exercice terminé le 31 mars 1922. Un grand nombre de ces pensions sont versées en raison d'invalidités permanentes de par leur nature, telles que les amputations, mais il y en a beaucoup plus qu'il faut reviser périodiquement parce que, avec le temps, l'invalidité peut augmenter ou diminuer en gravité. Les rapports indiquent qu'au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1922, les conseils de la Commission des pensions ont étudié les cas d'environ 40,000 vétérans ou dépendants canadiens, soit une moyenne de 125 à 150 par jour, et, en outre, ils ont fait des recommandations au ministère impérial des pensions au sujet d'environ 25,000 pensionnaires impériaux.

La Commission des pensions fut autorisée par arrêté du conseil le 3 juin 1916. Elle se composait alors, comme aujourd'hui, de trois commissaires. La Com-

mission des Pensions a été instituée par la Loi des pensions adoptées en 1919, L'octroi des pensions est exclusivement de son ressort et ses décisions ont finales.

Il ne reste en fonction aucun des commissaires originels. Le tableau suivant indique le personnel de la Commission depuis ses débuts et la durée des fonctions de chaque commissaire (Dossier p. 543):

11- 9-16 à 14- 5-18, J. K. L. Ross, R. H. Labatt, J. L. Todd.
14 -5-18 " 9-12-18, J. K. L. Ross, J. L. Todd.
9-12-18 " 17- 2-19, J. K. L. Ross, J. L. Todd, J. Thompson.
17-12-19 " 14- 5-19, J. K. L. Ross, J. Thompson, E. Coristine.
14- 5-19 " 2- 8-19, J. Tompson, E. Coristine.
2-18-19 " 18- 8-20, J. Thompson, E, Coristine, J. W. Margeson.
18- 8 20 " 1-12-21, J. Thompson, J. W. Margeson, E. G. Davis.
2-12-21 " ce jour, J. Thompson, E. G. Davis, J. McQuay.

Jusqu'au 1er janvier 1921, la Commission des pensions comprenait les trois commissaires eux-mêmes et environ une dizaine de médecins-conseils adjoints ainsi que le personnel de commis du bureau chef. Il y avait une douzaine de bureaux régionaux, chacun dirigé par un directeur local; le personnel de ces bureaux se composait de 250 employés environ. Les examens se faisaient aux bureaux régionaux par les examinateurs médicaux des pensions; ils étaient revisés par les médecins-conseils adjoints aux quartiers généraux. Le ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile a maintenu des hôpitaux et un personnel régional afin d'accorder le traitement médical aux intéressés.

Conformément à l'arrêté du conseil C.P. 2936, l'organisation régionale de la Commission des pensions fut, le 1er janvier 1921, absorbée par l'organisation régionale du ministère du R.S.V.C., avec l'entente, telle qu'exprimée dans l'arrêté du conseil, que

> " Les chefs généraux du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, qui comprennent le sous-directeur et le directeur général médical, entreraient en rapports directs avec la Commission des pensions à Ottawa pour tout ce qui a trait aux pensions, et recevraient leurs instructions par l'intermédiaire des fonctionnaires compétents de la Commission des pensions."

Les bureaux régionaux de pensions furent fermés. Les examinateurs médicaux locaux passèrent de la Commission des pensions au ministère du R.S.V.C., mais la Commission des pensions conservait l'autorité d'émettre des instructions sur les questions de pensions, lesquelles, au lieu d'être communiquées aux examinateurs médicaux par l'entremise des bureaux régionaux des pensions, étaient transmises au directeur médical régional et par son intermédiaire aux examinateurs médicaux des pensions.

En vertu de l'arrêté du conseil C.P. 1187, une autre absorption fut effectuée le 1er avril 1921. Le personnel du bureau chef de la Commission des pensions fut transféré au ministère du R.S.V.C., sous réserve que la Commission des pensions

> " continue à exercer le pouvoir et l'autorité nécessaires en matière de distribution, de renouvellement et d'adjudication des pensions ".

L'effet de cette mesure fut de transférer le personnel de médecins-conseil adjoints des quartiers généraux de la Commission des pensions au ministère du R.S.V.C. Subséquemment, aux termes de l'arrêté du conseil C.P. 2722, en date du 17 août 1921, les médecins-conseils adjoints des quartiers généraux furent replacés sous l'autorité de la Commission des pensions. Conséquemment depuis le 17 août 1921, la Commission des pensions comprend les trois commissaires, quelque dix médecins-conseils adjoints, le secrétariat et le personnel des écritures.

Le docteur Belton dirigeait le personnel des médecins-conseils adjoints employés au bureau chef de la Commission des pensions, mais peu après la fusion on constata l'inutilité de la charge de médecin-conseil en chef et le docteur Belton fut nommé examinateur médical à Toronto. Plus tard au cours de la même année (1921) le docteur Arnold, qui occupait le poste de directeur des services médicaux au ministère du R.S.V.S., fut nommé médecin-conseil en chef de la Commission des pensions avec juridiction sur les médecins-conseils adjoints employés au bureau chef de la Commission des pensions. Il continua à diriger les examinateurs médicaux régionaux du ministère du R.S.V.C. à titre de directeur des services médicaux du ministère du R.S.V.C.

Voici la procédure suivi par les aspirants pensionnaires (Dossier, p. 290 et suivantes) :

L'aspirant pensionnaire adresse généralement sa demande à l'unité du ministère du R.S.V.C. la plus commodément située. Le pétitionnaire qui se présente pour la première fois au bureau du ministère du R.S.V.C. est renvoyé aux examinateurs médicaux de ce bureau. Il expose sa réclamation et si l'examinateur médical des pensions croit qu'il a établi son droit virtuel ou possible à la pension il demande au bureau chef des détails sur le dossier médical et militaire du pétitionnaire, l'examine et adresse son rapport à la Commission des pensions. Ce rapport décrit l'état du pétitionnaire, exprime l'opinion de l'examinateur médical quant au pourcentage de son incapacité totale, le pourcentage de son incapacité pensionnable et l'imputabilité de cette dernière au service militaire. L'examinateur médical signe le rapport au nom du directeur médical du ministère du R.S.VC. Ce dernier n'intervient en aucune façon. La division de la correspondance reçoit le rapport à Ottawa, où un commis en prend connaissance et, constatant qu'il contient une " demande de pension ", l'expédie à la Commission des pensions. Des employés subalternes de ce bureau le dirige, suivant sa nature, vers l'un des dix médecins-conseils adjoints. Par exemple, s'il contient une plainte il est passé à A, s'il s'agit d'une névrose il va à B, pour une blessure on le passe à C, et ainsi de suite. A, B ou C revoit le dossier et communique avec le directeur médical régional, soit pour obtenir de plus amples renseignements ou pour indiquer la décision du bureau chef. Excepté dans de très rares cas, c'est le médecin-conseil adjoint qui formule la décision, sans même consulter la Commission des pensions. Les médecins-conseils adjoints rédigent et signent les lettres eux-mêmes " pour le secrétaire de la Commission des pensions ".

Si le pétitionnaire écrit au bureau régional du ministère du R.S.V.C., au lieu de s'y présenter en personne, il est prié de se présenter au directeur médical régional du bureau du ministère du R.S.V.S. le plus rapproché ou, si à cause de la distance la chose est difficile, à un médecin désigné dans le voisinage de la demeure du pétitionnaire. Ce médecin examine le pétionnaire et, si son rapport au bureau régional du ministère du R.S.V.C. le justifie, on fait venir le dossier d'Ottawa et on fait examiner le pétitionnaire par les examinateurs médicaux des pensions, et le rapport est expédié et étudié de la façon précitée.

DEUXIEME PARTIE

PLAINTES RELATIVES À L'ARTICLE 11 DE LA LOI DES PENSIONS

QUESTIONS A ETUDIER

L'A.V.G.G. fait les déclarations suivantes en explication de son télégramme:

> "Qu'en 1920 et 1921 des modifications apportées à l'article 11 ont été appliquées aux ex-membres des F.E.C. contrairement à l'intention visée par le Parlement en acceptant ces modifications et aux déclarations faites publiquement par les Commissaires, ainsi privant de pension une nombreuse catégorie de dépendants".

La Loi des pensions de 1919 est la première loi adoptée au sujet des pensions payables à cause de la grande guerre. Antérieurement à 1919 les pensions de guerre étaient payées en vertu d'arrêtés du conseil. La loi de 1919 vise à la coordination de ces divers arrêtés du conseil et à leur fusion sous forme de loi, en adoptant les principes généraux qui étaient alors appliqués.

L'article 11 est l'article principal de la loi de 1919. Il autorise le paiement des pensions et spécifie les cas qui y ont droit.

Les questions soulevées par rapport à l'article 11 sont:

(1) Quels sont les droits que le Parlement avait l'intention d'accorder aux membres licenciés des F.E.C. et à leurs dépendants, en vertu de l'article 11 de la loi de 1919, — et ce qui importe d'avantage — devait-on modifier ces droits après la déclaration de la paix.

(2) Ces droits ont-ils été lésés par les modifications de 1920 et 1921, ou par l'interprétation qu'en a faite la Commission, et dans l'affirmative jusqu'à quel point, et par rapport à quelles catégories?

(3) La Commission des pensions a-t-elle soutenu que ces droits ne seraient pas lésés par les modifications de 1920 et 1921?

PRINCIPES GÉNÉRAUX CONCERNANT LES PENSIONS ET L'INVALIDITÉ

Avant d'entreprendre l'étude de ces questions il est bon de se renseigner sur les principes généraux d'après lesquels les pensions canadiennes sont accordées, et aussi sur ce qu'on entend par invalidité.

LES DEUX PRINCIPES GOUVERNANT D'OCTROI DES PENSIONS CANADIENNES

Il y a deux principes distincts gouvernant l'octroi des pensions accordées en vertu de la loi de 1919; et ces pensions sont accordées d'après l'un ou l'autre de ces principes.

(1) Le principe proprement dit "Principe de l'assurance". D'après ce principe on pensionnait les ex-membres des forces non seulement par suite d'invalidité "attribuable au service militaire", mais aussi pour toute invalidité "contractée en" service. Le Canada a assuré ses soldats contre toutes les invalidités contractées par eux pendant leur service, que l'invalidité ait ou n'ait pas été d'une façon quelconque causée réellement par le service. Par exemple, en vertu du Principe de l'assurance, on accordait une pension au soldat qu'il ait été rendu invalide soit par un obus ennemi ou par une écharde enfoncée dans la main en s'amusant à couper du bois, pourvu que l'accident arrive pendant le service; et en cas de maladie, il avait également droit à une pension que l'inva-

lidité soit le résultat d'une maladie contractée dans les tranchées, ou de toute maladie ordinaire de temps de paix, contractée durant son service, bien que le service lui-même n'y soit pour rien.

(2) L'autre principe est " le principe du service ", en vertu duquel on accorde des pensions seulement lorsque l'invalidité est attribuable au service militaire, c'est-à-dire, est causée par le service militaire lui-même ou résulte de ce service.

On prétend que les membres licenciés des F.E.C. et leurs dépendants étaient pensionnés d'après le principe de l'assurance et que la Commission des pensions a déclaré en présence du comité parlementaire de 1920 que les modifications de 1920, en vertu desquelles " le principe du service " a été adopté, ne s'appliqueraient qu'aux troupes permanentes et autres faisant du service en temps de paix, mais que nonobstant cette déclaration ledit " principe du service " a été appliqué aux membres licenciés des F.E.C. et à leurs dépendants.

En conséquence les cas qui sont censés avoir été lésés ne comprennent que ceux qui réclament des pensions pour invalidité ou décès à la suite d'événements survenus pendant le service, mais non causés par le service militaire.

Signification du mot invalidité

La loi de 1919 définit l'expression "invalidité" comme suit: "une blessure, lésion ou maladie', mais cette définition ne donne pas une idée exacte de l'expression telle qu'appliquée aux pensions canadiennes. Une blessure, lésion ou maladie peut être entièrement guérie, et ainsi ne causer aucune invalidité. L'état, s'il existe, qui donne droit à une pension est la perte de capacité subie par suite de la blessure, lésion ou maladie. La Commission des Pensions ne s'est jamais conformée à l'interprétation littérale de la définition contenue dans la loi de 1919, et accorde les pensions non pour la blessure ou la maladie elle-même, mais plutôt pour l'incapacité causée par la blessure ou la maladie elle-même. En 1920 on modifia la définition de manière à la rendre conforme à cette idée, et l'expression invalidité a été définie comme suit:

> "La perte ou l'amoindrissement de la faculté de vouloir et de faire normalement des actes d'ordre physique ou mental."

Ainsi, pour avoir droit à une pension le soldat doit non seulement avoir été atteint d'une blessure, lésion ou maladie, mais souffrir d'une invalidité.

Imputabilité de l'Invalidité au Service Militaire:—La question importante à ce sujet a toujours été de savoir si l'invalidité était attribuable au service, et sa solution a été, et est encore un problème des plus difficiles et des plus embarrassants à résoudre pour la Commission.

Invalidité apparente au licenciement:—Si l'état d'invalidité est apparente au moment du licenciement, il est évident qu'elle a dû se développer pendant le service (excepté dans le cas ou le mal aurait été présent lors de l'enrôlement).

Invalidité non apparente au licenciement:—Cependant, si le soldat est classé A1 au moment du licenciement et que plus tard une invalidité se fait sentir, il faut déterminer si c'est une nouvelle maladie ou plutôt le développement d'un malaise léger qui existait au moment du licenciement, et n'a pas alors été remarqué.

Invalidité apparaissant après le licenciment qui est évidemment continue:—Si tel est le cas, alors l'invalidité donne droit à une pension du fait

que, quoique les documents relatifs au licenciement le porte dans la classe A1, le soldat souffrait réellement ou était atteint de l'invalidité lors de son licenciement. Il s'en suit donc que la preuve irréfutable, pour les cas d'invalidité apparaissant après le licenciement, s'est toujours résumée à ceci "l'invalidité apparente maintenant a-t-elle existé continuellement à un degré quelconque, même faiblement, depuis le moment du licenciement". Dans l'affirmative, pour les fins de pensions et de fait l'invalidité était censé avoir été contractée pendant le service.

Invalidité apparaissant après le service qui n'est pas évidemment continue (Cas d'invalidité Interrompue):—Il existe une catégorie de soldats licenciés dont il sera souvent question par rapport à l'article 11, et qui, prétend-on, ont eu à souffrir des modifications de 1920. Cette catégorie est illustrée par le cas du soldat qui devient invalide pendant son service, est apparemment guéri au moment du licenciement, et chez qui le mal apparaît subséquemment. Il semble que chez ces cas l'invalidité est réellement continue à un faible degré du moins, parce que la cause de la "récidive" est toujours présente—mais la Commission des Pensions prétend que depuis les modifications de 1920, même si l'invalidité présente est attribuable à quelque chose survenue pendant le service, il y a interruption dans la continuité de l'invalidité et la pension est refusée à moins que l'on puisse démontrer que l'état d'invalidité existait au moment du licenciement. Elle déclare qu'il ne suffit pas de prouver qu'il y avait quelque chose au moment du licenciement qui cause subséquemment l'invalidité, à moins que ce "quelque chose" soit un état réel d'invalidité par lui-même.

Invalidité Prohibitive:—Il y a aussi des cas ou le soldat jouit, au moment du licenciement, des mêmes capacités physiques et mentales qu'autrefois, mais ou, tout en étant capable de se servir de ces capacités, il est tout à fait inopportun de le faire à cause des mauvais effets susceptibles de se produire chez lui par suite de la présence d'un mal latent attribuable au service militaire. Cet état a été reconnu comme une invalidité et désigné dans la preuve comme une invalidité prohibitive.

Sommaire relatif à l'Invalidité:—(*a*) Une invalidité n'est pas simplement une blessure, lésion ou maladie, mais un état d'invalidité qui en résulte.

(*b*) Une invalidité est "contractée" ou "soufferte", ou "causée" lorsque l'amoindrissement de la capacité normale de l'individu existe d'abord réellement, peu importe à quel degré, et les développements subséquents seront peut-être la meilleure preuve de l'existence réelle d'une invalidité antérieure non découverte.

(*c*) En conséquence on peut démontrer qu'une invalidité se faisant sentir maintenant ou dont on se plaint pour la première fois a été contractée" ou "soufferte" ou "causée" il y a longtemps en démontrant que ce n'est que le développement d'une invalidité qui a été continuellement présente.

(*d*) D'après la Commission des pensions, la question importante dans les cas du Principe de l'Assurance, depuis l'adoption des modifications de 1920 consiste à savoir si "l'invalidité" existait au moment du licenciement.

(*e*) Les cas d'invalidité interrompue sont la preuve qu'une blessure au service et une réapparition des suites de cette blessure après le licenciement ne suffisent pas pour donner droit à une pension—le requérant doit démontrer qu'une invalité au sens d'un état d'invalidité existait lors du licenciement.

ETUDES DES QUESTIONS

Procédant à l'étude des questions susmentionnées:—

(1) *Quels sont les droits que le Parlement avait l'intention d'accorder aux membres licenciés des F.E.C. et à leurs dépendants, en vertu de l'article 11 de la Loi 1919, et devait-on modifier ces droits après la déclaration de la paix.*

Pour répondre à cette question il est nécessaire d'étudier le premier paragraphe de l'article 11, et aussi la deuxième clause conditionnelle de cet article. Il sera nécessaire, en ce qui concerne un autre aspect de la question, de voir ce qui a été dit au Parlement lors du passage de cette loi, et l'interprétation faite de cet article par les intéressés.

L'article 11 de la loi originale, 1919, se lit comme suit:

11. (Première clause). (1) "La Commission doit accorder les pensions aux membres ou relativement aux membres des forces devenus *invalides,* conformément aux taux énoncés dans l'Annexe A de la présente loi, et relativement aux membres des forces qui sont décédés, conformément aux taux énoncés dans l'Annexe B de la présente loi, *lorsque l'invalidité ou le décès au sujet desquels la demande de pension est faite pouvait être attribuée au service militaire ou que l'invalidité a été causée ou aggravée par le service militaire."*

(Première condition). (Néanmoins, lorsqu'un membre des forces est en congé, il n'a pas droit à une pension à moins que l'invalidité ou le décès ne soit attrirbuable au service militaire.)

(Deuxième condition). Néanmoins, de plus, lorsqu'un membre des forces a contracté une invalidité ou est décédé après la déclaration de la paix nulle pension ne doit être payée, à moins que cette invalidité n'ait été contractée ou aggravée ou que ce décès ne soit survenu en conséquence directe au service militaire."

INTERPRÉTATION DONNÉE DE L'ARTICLE 11 PAR LA COMMISSION DES PENSIONS

D'après les témoignages rendus, il appert que la Commission des Pensions considérait que, jusqu'à la date de la déclaration de la paix, le premier paragraphe de l'article 11 comprenait les catégories suivantes comme ayant droit à une pension pour invalidité ou décès:

Invalidités.—(1) Ceux qui souffrent d'un invalidité qui est "attribuable au service". (Principe du service).

NOTE.—Il n'y a pas de plainte quant à l'interprétation donnée de cet article au sujet de cette catégorie. Si le soldat licencié peut établir que l'invalidité a été causée par le service, peu importe lorsque l'invalidité survient, il a droit à une pension.

(2) Ceux qui souffrent d'un invalidité qui a été "contractée ou aggravée pendant" le service (Principe de l'Assurance).

Il y a deux catégories chez ceux-ci, savoir:

(*a*) Invalidité apparente au licenciement.

(*b*) Invalidité survenant après le licenciement.

Cette dernière catégorie renferme les cas difficiles. Elle devrait, à la lumière du règlement établi par la Commission des Pensions, être divisée en deux sous-catégories:

(*i*) *Cas d'invalidité continue i.e.* ceux qui peuvent démontrer que l'invalidité apparue après le licenciement a réellement été "contractée pendant le service, en établissant que l'état d'invalidité a été continuellement présente depuis le moment du licenciement, quoique peut-être à un degré très faible.

Cette catégorie a droit à une pension parce que l'invalidité a réellement été "contractée pendant" le service.

(*ii*) *Cas d'invalidité non continue ou "interrompue" i.e.* ceux qui sont atteints d'une invalidité apparaissant après le licenciement, attribuable à un événement survenu pendant le service, et non causé par le service lui-même, mais qui ne peuvent pas établir qu'ils étaient réellement atteints d'une invalidité lors du licenciement. En d'autres termes, une réapparition ou récidive d'une invalidité de temps de guerre, sans invalidité dans l'intervalle.

La Commission des Pensions était d'avis que les cas où il y avait interruption dans l'invalidité avaient droit à une pension en vertu du premier paragraphe de l'article 11 de la Loi de 1919, mais comme on le verra plus loin, elle prétend que les modifications de 1920 leur enlèvent ce droit. (Voir état déposé par la Commission des Pensions à l'Enquête EX H.D.D. "A").

Note.—L'emploi du mot "contractée" dans la loi n'établit pas clairement que l'invalidité doit être continue pour donner droit à une pension. Si une invalidité apparaît soudainement ou se développe après le licenciement, et s'il est démontré qu'elle est attribuable à quelque chose survenue pendant le service, alors il semble que l'invalidité a été "contractée" pendant le service. En d'autres termes, l'invalidité n'est pas "contractée" au moment ou l'état d'invalidité se développe, mais plutôt lorsqu'il se produit un évènement "susceptible" de faire développer une invalidité chez le soldat. Ce doit être sur cette interprétation du mot "contractée" que l'on se basait pour accorder une pension aux "cas d'invalidité interrompue", comme on l'a fait jusqu'au moment de l'adoption des modifications de 1920, parce que c'est l'absence d'invalidité au licenciement qui distingue ces cas des autres. D'un autre côté il est fort possible qu'une interprétation stricte de la Loi prive ces cas de pensions parce qu'il n'existe pas d'invalidité au moment du licenciement, mais la Commission a supposé que des pensions seraient accordées à cause de la déclaration faite par la Commission des Pensions (EX. H.D.D. "A") à l'effet qu'une telle invalidité apparaissant avant le 1er septembre 1920 donnait droit à une pension.

Comme on le verra les "cas d'invalidité continue" se distinguent par très peu de chose des "cas d'invalidité interrompue". Il suffit de la décision de la Commission des Pensions, sur l'avis de son médecin-conseil, ou sur toute autre preuve suffisante démontrant l'existence d'un état d'invalidité lors du licenciement, peu importe la gravité ou la visibilité de cet état, pour faire passer un cas d'invalidité interrompue" à la catégorie de "l'invalidité continue". C'est cela qui fait disparaître "l'interruption" dans la chaîne de continuité.

Décès.—Des pensions étaient accordées au dépandant lorsque le décès était "attribué" au service militaire ou résultait d'une maladie "contractée" ou "aggravée" pendant le service.

La Commission des Pensions prétend que ceci veut dire que la veuve ou tout autre dépendant a droit à une pension si:

(*a*) le décès est "attribuable au" service, i.e. lorsque le service militaire lui-même cause ou est une cause de décès (Principe du service) ou si
(*b*) le décès résulte d'une invalidité "contractée" ou "aggravée" pendant le service, i.e. une invalidité qui, tout en n'ayant aucun rapport avec le service militaire, est survenue pendant le service (Principe de l'Assurance).

Cette dernière catégorie renferme les autres cas qui prétendent avoir été lésés par les modifications de 1920. On désignera les cas de cette catégorie sous le nom de "Réclamations de dépendants à la suite de décès résultant d'invalidités "contractée pendant le service".

DIVERGENCES D'OPINIONS QUANT AU SENS DE L'ARTICLE 11

Ce qui précède est l'exposition des droits reconnus par la Commission des Pensions aux soldats licenciés et à leurs dépendants en vertu du 1er paragraphe de l'article 11. Mais la Commission prétend maintenant que, en ce qui concerne les "cas d'invalidité interrompue" et les "cas des dépendants", le "Principe de l'Assurance" ne s'appliquait que jusqu'à la date de la déclaration de la paix, et que le "Principe du service" devait s'appliquer à tous les cas de décès ou d'invalidité survenus après cette date. Elle prétend que telle est l'effet de la deuxième clause conditionnelle de l'article 11 qui a été citée plus haute. Cette clause sera étudiée plus longuement ci-après.

D'un autre côté, l'A.V.G.G. déclare que les droits susmentionnés ont été accordés par le Parlement aux membres licenciés des F.E.C. et à leurs dépendants sans intention de les leur enlever plus tard, et que la deuxième clause constitutionnelle avec son "principe du service" ne devait s'appliquer qu'à ceux qui étaient en service à la date de la déclaration de la paix, c'est-à-dire à ceux qui décidèrent de rester dans l'armée en temps de paix.

Il importe de déterminer quelle est la bonne de ces deux interprétations; l'A.V.G.G. prétend que les modifications de 1920 ont changé la loi en privant ces deux catégories des avantages du "Principe de l'Assurance" après le 1er septembre 1920, mais si, comme l'affirme la Commission des Pensions, la Loi de 1919 les excluait déjà à partir de la date de la déclaration de la paix, alors le seul changement apporté par la loi de 1920 se trouve dans la détermination d'une date fixe pour cette exclusion, tandis que d'après la loi de 1919 la date dépend de la déclaration de la paix.

L'A.V.G.G. dit que l'exactitude de son affirmation, à l'effet que la deuxième clause conditionnelle de l'article 11 n'avait pas l'intention ou pour but de léser les droits des soldats licenciés des F.E.C. et de leurs dépendants, est démontrée par:

(1) La loi elle-même;
(2) La discussion en Chambre;
(3) L'absence de toute raison apparente justifiant cette discrimination contre un soldat ou ses dépendants simplement parce que l'invalidité ou le décès est survenu après une certaine date, lorsque l'invalidité ou le décès a les mêmes relations au service militaire et a été causé dans les mêmes conditions qu'une invalidité ou un décès survenu avant cette date.

Dans la deuxième question à l'étude il s'agit de déterminer si les droits des membres licenciés des F.E.C. et de leurs dépendants ont été lésés par les modifications de 1920, et il est évident qu'avant de pouvoir trouver une solution à cette question il faut tout d'abord voir quels sont les droits accordés en vertu de l'article 11 de la loi de 1919:

Prenons d'abord les points soulevés par l'A.V.G.G.:

1. *Quelle est la signification de la loi de 1919 elle-même? La deuxième clause conditionnelle de l'article 11 comprend-elle les membres licenciés des F.E.C. et leurs dépendants?*

L'article et la clause conditionnelle suivent:

(Première clause). — " 11 — (1) La Commission doit accorder des pensions aux membres ou relativement aux *membres des forces* devenus invalides, conformément aux taux énoncés dans l'annexe A de la présente loi, et relativement aux membres des forces qui sont décédés, conformément aux taux énoncés dans l'annexe B de la présente loi, lorsque l'invalidité ou le décès au sujet desquels la demande de pension est faite

pouvait être attribué au service militaire ou que l'invalidité *a été causée ou aggravée par* le service militaire."

(Première condition). — (Néanmoins, lorsqu'un membre des forces est en congé, il n'a pas droit à une pension à moins que l'invalidité ou le décès ne soit attribuable au service militaire.)

(Deuxième condition). — Néanmoins, de plus, lorsqu'un *membre des forces a contracté* une invalidité ou est décédé après la *déclaration de la paix,* nulle pension ne doit être payée, à moins que cette invalidité n'ait été contractée ou aggravée ou que ce décès ne soit survenu en *conséquence directe du service militaire.*

Les mots " membres des forces ", dans cet article, signifient, en langage ordinaire, les hommes qui sont dans le service et non ceux qui sont licenciés, mais l'article interprétatif (2 (i)) définit l'expression " membres des forces " et il semble qu'au moins deux catégories distinctes se trouvent désignées dans la même phrase.

L'article 2 (1) de la première loi 1919, se lit:

2 (2). " membres des forces " signifie toute personne qui a été engagée, enrôlée ou recrutée durant la guerre;

(i) pour service dans les forces militaires du Canada en activité de service;

(ii) pour service sur les hautes mers dans les forces navales du Canada;

(iii) pour service dans les forces d'aviation du Canada. Toutefois, après la déclaration de la paix, l'expression " membre des forces " ne doit pas s'étendre à toute personne ni comprendre toute personne qui, nonobstant le fait qu'elle a été ainsi engagée, enrôlée ou recrutée, ne fait pas, à l'époque, du service en vertu seulement de la Loi du service militaire, 1917, ou d'une attestation ou déclaration à l'effet qu'elle était prête à servir outre-mer ou sur les hautes mers;

En somme (écartons les catégories qui ne sont pas nécessaires à la présente discussion):

" Membres des forces " veut dire:

(1) Toute personne qui a été engagée, enrôlée ou recrutée pendant la guerre dans les forces militaires, navales ou aériennes du Canada (les mots " qui a été " permettent d'inclure les licenciés);

(2) Néanmoins, après la déclaration de la paix, ceux qui alors ne servaient pas sous la Loi du service militaire ou en vertu d'un consentement à servir outre-mer donné par écrit sont inclus dans l'expression " membre des forces ". (Cela exclut les membres de la force permanente).

Il semble évident, et il a été admis par l'avocat de la Commission des Pensions lors de l'enquête, que, d'après l'interprétation littérale, la deuxième disposition de l'article 11 ne comprenait pas les hommes de la force expéditionnaire canadienne préalablement licenciés, parce qu'ils ne servaient pas lors de la déclaration de paix et se trouvaient par conséquent exclus du sens de l'expression "membre des forces" par la lettre même de la disposition contenue dans la définition précitée. Cela suffisait à appuyer l'allégation de la G.W.V.A. quant à l'interprétation du statut. Mais l'avocat de la Commission des Pensions a prétendu que la G.W.V.A. avait poussé cette interprétation trop loin et que si, après la déclaration de la paix, l'expression "membre des forces", telle qu'elle apparaît dans la deuxième disposition de l'article 11, ne comprenait pas les membres déjà licenciés, alors ces licenciés, après la déclaration de la paix, n'auraient pas droit à la pension que leur accorde la première partie de

l'article. On a fait remarquer que la Commission des Pensions n'avait pas adopté cette interprétation qui aurait eu l'effet complètement imprévu de priver les licenciés de toute pension, après la déclaration de paix, et qu'ayant donné à ces hommes le bénéfice de la première clause de l'article 11, laquelle autorise l'octroi des pensions, on devait les inclure dans la restriction de la seconde disposition.

A cet avancé, la G.W.V.A. a répondu que si, pour réaliser l'intention évidente qu'on a eue de favoriser les licenciés de la force expéditionnaire canadienne après comme avant la déclaration de la paix, il devenait nécessaire d'étendre la définition des mots "membres des forces", on pouvait le faire seulement dans la mesure nécessaire pour suppléer à l'omission, et qu'aucun principe d'interprétation ne permettait d'étendre l'interprétation de manière à soumettre ces hommes et leurs dépendants à des restrictions qui, par leur lettre même, s'appliquaient seulement aux hommes qui étaient encore dans le service.

De l'avis de la Commission, cette affirmation de la part des commissaires des pensions et la réponse de la G.W.V.A. ne doivent pas entrer en ligne de compte. Rien ne prouve que la Commission des Pensions ait été embarrassée de trouver une autorisation d'octroyer des pensions aux licenciés de la F.E.C. et à leurs dépendants après le 10 janvier 1920, date présumée de la déclaration de paix.

Bien que la preuve soit contradictoire (voir dossier, pages 405, 414, 994 et 1143), la Commission constate que, dans l'administration de la loi, en règle générale, il n'a été tenu compte ni de la soi-disant date de la déclaration de paix ni des termes de la seconde disposition de l'article 11; la raison semble en être dans le fait qu'on prévoyait l'amendement de 1920 qui fixerait une date pour tout changement qui devait avoir lieu lors de la déclaration de paix. Il est question, dans les témoignages, d'un cas (voir Dossier, p. 328) où le décès est survenu après le 10 janvier 1920 et avant l'adoption des amendements de 1920, et où l'on a refusé la pension parce que le décès "ne résultait pas directement du service militaire". On a cité la seconde disposition de l'article 11, mais la Commission estime que ce cas était l'exception plutôt que la règle. En fait, la pension a été accordée, en définitive, dans ce cas, pour d'autres raisons.

Comme nous l'avons déjà dit, il est clair que la seconde disposition, lue à la lumière de la deuxième partie de la définition de l'expression "membre des forces" ne comprenait pas les membres licenciés de la F.E.C. et par conséquent que ces hommes, au terme de la loi de 1919, n'étaient pas assujettis à la condition du service lorsqu'est survenue la déclaration de paix.

De l'avis de la Commission, cette interprétation ne dépend en rien du fait qu'il est difficile de trouver dans le statut une autorisation de servir des pensions, après la déclaration de paix, aux hommes de la F.E.C. licenciés antérieurement. Le fait que ces pensions ont été accordées en vertu de la loi pendant trois ans, sans difficulté, démontre d'une façon concluante qu'on avait l'intention de servir ces pensions après la déclaration de paix comme avant. La loi de 1919 est la seule qui autorise l'accord de la pension d'après le principe de l'assurance et l'on a constamment accordé des pensions d'après le principe aux patients souffrants de maladies ou infirmités continues depuis la déclaration de paix. Si l'on ajoute à cette preuve ex post facto le fait que la loi de pension avait nécessairement pour but d'accorder des pensions aux anciens combattants et à leurs dépendants, il devient impossible de croire que le Parlement ait eu l'intention de décréter qu'un licencié de la F.E.C. et ses dépendants perdraient leur droit à la pension, même dans le cas des incapacités ou des décès causés par les blessures reçues dans le service, simplement parce que l'incapacité ne serait pas apparue ou que la mort n'aurait pas eu lieu avant la déclaration de paix; et pourtant tel serait l'effet de la loi si la définition de l'expression "mem-

bre des forces", applicable à la seconde disposition, s'appliquait aussi à la première clause de l'article 11.

La Commission croit qu'il est possible d'interpréter le statut de manière à y trouver cette intention et que, d'après le bon sens, la première définition de l'expression "membre des forces" (qui comprend tous ceux qui s'étaient enrôlés, qu'ils aient fait du service ou non) s'applique à la même expression dans la seconde clause de l'article 11, et que ladite clause donnait à ces soldats au moment de leur licenciement, comme aussi à leurs dépendants un droit à la pension pour invalidité ou décès provenant de n'importe quelle cause survenue pendant le service, abstraction faite de l'époque où la requête avait été faite, et que les "membres des forces" atteints d'incapacité ou décédés "après la déclaration de guerre", d'après la deuxième moitié de la définition (par exemple, ceux qui servaient encore lors de la déclaration de paix), constituaient la seule classe soustraite par la deuxième disposition à l'application du principe de l'assurance après la déclaration de paix. En d'autres termes, on croit que la seconde définition de l'expression "membres des forces" doit s'interpréter comme si la clause se lisait comme suit (les mots placés entre parenthèse sont insérés par la Commission):—

> "Toutefois (dans la clause de l'article 11 relative aux incapacités ou aux décès survenus) après la déclaration de la paix, l'expression "membre des forces" ne doit pas s'étendre à toute personne ni comprendre toute personne qui... ne fait fait pas, à l'époque, du service" etc.

Il résulte de cette interprétation que les hommes de la F.E.C. licenciés avant la déclaration de paix, et leurs dépendants, ont conservé, en vertu du principe de l'assurance, leurs droits acquis en vertu du premier paragraphe de l'article 11, tandis qu'une catégorie limitée, c'est-à-dire ceux qui ont continué à servir après la déclaration de paix, reçoivent une pension d'après le "principe de la conséquence du service" pour incapacités ou décès survenus pendant le service fait en temps de paix.

Par conséquent, au premier argument présenté par la G.W.V.A. quant au sens de l'article 11, la Commission conclut que les termes de cette disposition de l'article 11 de la Loi des pensions de 1919 ne privaient pas les licenciés de la F.E.C., ni leurs dépendants, du bénéfice du principe de l'assurance, mais n'affectait que les hommes restés dans le service après la déclaration de paix, sous le régime de la paix, et que l'on peut en arriver à cette conclusion sans adopter la surprenante interprétation suggérée, d'après laquelle, si la disposition dont il s'agit ne s'appliquait pas aux licenciés de la F.E.C. et à leurs dépendants, ils perdraient tout le bénéfice de la loi.

2. Le deuxième argument apporté par la G.W.V.A. est que l'interprétation ci-dessus est la seule qui cadre avec l'explication donnée au parlement lorsqu'on a inséré la seconde disposition de l'article 11. La Commission n'a pas oublié la règle élémentaire d'après laquelle on doit d'abord chercher l'intention de la législature dans la loi elle-même, mais la présente enquête ne porte pas seulement sur la stricte interprétation légale de la loi, mais aussi sur les déclarations générales faites au sujet de l'effet de la loi des pensions, et nous estimons que la déclaration publique de ceux qui ont pris part à son adoption et la manière dont l'ont apparemment comprise les législateurs et les représentants des intéressés est utile à la recherche du principe d'après lequel la Loi doit être administrée et jette de la lumière sur les lois subséquentes comme sur les circonstances qui ont donné lieu aux questions soumises à l'enquête.

Le bill était présenté par l'honorable M. Rowell, et l'extrait suivant du Hansard de 1919, page 4179 (Dossier, page 116) indique très clairement que l'on voulait soustraire à l'application du principe de l'assurance non pas le licen-

cié de la F.E.C. mais celui qui restait dans le service après la déclaration de la paix:

M. ROWELL: "Je propose que l'article 11 soit modifié en ajoutant à la fin du 1er paragraphe les mots suivants:

Pourvu aussi que, lorsqu'un combattant est devenu infirme ou est mort après la déclaration de la paix, aucune pension ne lui soit payée à moins que telle infirmité n'ait été contractée ou aggravée et que telle mort n'ait eu lieu en conséquence directe du service militaire".

Ainsi, je transporte dans cet article une partie importante que nous avons biffée au paragraphe "g" de l'article 2.

M. LEMIEUX: "Dans quel but?"

M. ROWELL: D'après notre loi, telle qu'elle est actuellement, notre système de pension est en réalité une assurance; c'est-à-dire que si un homme meurt d'une cause quelconque pendant son service, les personnes qui sont à sa charge ont droit à une pension. Le comité est d'avis qu'après la proclamation de la paix si l'on garde des hommes dans le service pour faire des travaux insignifiants, l'assurance devrait cesser.

M. LEMIEUX: "Outre-mer également?

M. ROWELL: "Soit outre-mer soit ici. Après que la paix est proclamée, l'assurance doit disparaître. Le soldat n'aura droit à une pension que si son infirmité provient directement du service.

M. LEMIEUX: "Supposons qu'un soldat soit gardé en France avec un régiment pour ramasser des débris sur les champs de bataille et qu'en faisant cela il se blesse gravement. Dans ce cas, je suppose qu'il serait considéré comme ayant été blessé en service actif."

M. ROWELL: "Oui il aura droit à une pension."

M. LEMIEUX: Ce que le ministre veut dire, c'est que si le soldat meurt au service d'une mort naturelle, c'est-à-dire d'une maladie contractée en dehors de ses fonctions militaires, la disposition s'appliquera?

M. ROWELL: "Oui."

M. GRIESBACK: Il n'y aura sûrement pas beaucoup de cas de ce genre.

M. GRIESBACK: Il n'y aura sûrement pas beaucoup de cas de ce genre. Pourquoi présenter cette mesure?"

M. ROWELL: "Notre loi est plus généreuse que n'importe quelle loi de ce genre au monde. L'assurance dont j'ai parlé tout à l'heure ne se trouve, à ma connaissance, dans aucune autre loi. Nous donnons au soldat le bénéfice de l'assurance pendant toute la durée de la guerre.

M. GRIESBACK: "C'est le principe qui gouverne toutes les pensions."

M. ROWELL: "Non, les pensions sont payables pour infirmité contractée en conséquence du service. D'après notre loi, si un soldat contracte une maladie dans des conditions purement normales n'ayant aucun rapport avec la guerre, il a droit à une pension. En réalité, c'est une assurance."

L'idée fondamentale était d'appliquer le principe de l'assurance au service de guerre seulement et d'appliquer le principe de la conséquence du service aux soldats qui servaient en temps de paix. On ne voulait certainement pas que les soldats licenciés de la F.E.C. et leurs dépendants soient privés de leurs droits relativement aux infirmités contractées à la guerre.

Au moins une partie de la confusion à laquelle a donné lieu l'interprétation de la Loi provenait de la définition même de l'expression "membre des forces" à

l'article 2 (i) précité, et M. Kenneth Archibald, avocat conseil de la Commission des Pensions, a franchement exposé les difficultés rencontrées dans la rédaction de cet article lorsque la loi de 1919 a été préparée et étudiée (Dossier p. 1170). (La disposition dont il s'agit est celle qui définit l'expression "membre des forces"):

> Q. Comme avocat, vous ne vous doutiez pas que cette disposition excluait les soldats déjà licenciés?"—R. "Si vous voulez discuter cela, vous pouvez, je crois, faire une cause très forte, mais il faut prendre l'intention générale de la loi. Or, il est très clair que toute l'intention de la présente loi était de continuer à pourvoir aux soldats qui avaient combattu pendant la guerre, qu'ils fussent licenciés ou non, et je crois qu'à ce point de vue l'expression "ne fait pas" doit se lire "ne fait pas ou n'a pas fait".
>
> Q. "Pourquoi a-t-on mis le mot "seulement"? Je ne l'ai jamais compris.—R. "Je n'ai jamais compris le pourquoi du mot "seulement" non plus. C'est un des mots sur lesquels je me suis informé. Mais en fait la clause a été rédigée par un seul homme que je n'ai jamais vu avant son départ du ministère. Mais il l'a passée à un autre qui l'a discutée avec moi. J'ai demandé à celui-ci ce que signifiait le mot "seulement". Il m'a répondu: Oh! je crois que c'est très bien. Je ne sais s'il a une signification claire mais il ne peut faire de mal. Eh! bien, de quoi s'agit-il? Voyons-y......Nous achevions; c'était une des dernières choses à discuter......"Finissons-en, m'a-t-il dit." En effet je ne pouvais faire autrement que d'accepter. Mais j'ai essayé de faire biffer toute la clause. Et dès que je ne pouvais pas la faire biffer, il m'importait peu de savoir au juste ce qu'elle voulait dire. J'étais fortement en faveur du principe ......Je ne sais combien de fois je l'ai formulé......"Pour infirmités égales indemnisation égale". (M. Archibald expose ses raisons de prétendre que la Force permanente aurait dû être également inclue.)

2. Etant donnée la situation telle qu'exposée par M. Archibald, la Commission croit qu'il est au moins probable que les députés, de même que les représentants des soldats rapatriés ont pris l'interprétation du statut telle que donnée par l'honorable M. ROWELL et l'honorable M. Lemieux et telle que comprise par le général Griesbach, au lieu de faire une étude approfondie d'un statut tellement embrouillé qu'il est difficile même epour l'avocat conseil de la Commission des pensions de le comprendre clairement. Le juge Margeson (dossier, page 1034) dit " Cette loi de 1919 est très difficile à comprendre; il n'y a pas de doute sur ce point."

La Commission partage l'opinion de la G.W.V.A. que la deuxième clause de l'article 11 n'était pas censée s'appliquer aux soldats antérieurement licenciés de la F.E.C. ni à leurs dépendants.

Comme on l'a dit, le Canada, par sa loi des pensions, a virtuellement émis des polices d'assurance garantissant ses soldats contre les conséquences des infirmités ou de la mort survenues par suite du service. Il ne peut y avoir de raison, semble-t-il, pour que ces polices aient été résolues avant qu'un délai raisonnable ne se soit écoulé pendant lequel les infirmités dues au service devaient en toute probabilité paraître. Le facteur essentiel est une infirmité provenant de la période du service. Le soldat n'a pas le choix du moment où l'infirmité devient manifeste ni de l'époque où la mort survient. La chance de celui chez qui la claire manifestation de son infirmité retarde au-delà d'une certaine date ne devrait pas se changer en malheur par la privation d'une pension, lorsque cet infirme aurait eu droit à une pension si son incapacité était apparue plus tôt. D'un autre côté, il faut reconnaître qu'il y a un délai pendant lequel on peut rai-

sonnablement présumer que toutes les infirmités ayant quelque rapport avec le service doivent paraître, mais ce délai ne se rattache aucunement à la date de la déclaration de la paix, et la Commission peut seulement supposer que la limite de temps fixée à l'article 13 de la Loi des pensions de 1919 avait pour but d'empêcher ces réclamations tardives.

Mais il semble encore plus improbable qu'on ait voulu priver de pension les femmes et les enfants pour la seule raison qu'ils avaient eu bien soin de leur mari ou de leur père, au point de prolonger sa vie au-delà de la date de la déclaration de paix, tandis que, s'ils l'avaient négligé et s'il était mort avant cette date, ils auraient reçu une pension. Mais tel serait l'effet de l'application de la deuxième clause de l'article 11 aux soldats de la F.E.C. licenciés antérieurement à cette date.

Comme on l'a signalé, un autre exemple de l'effet bizarre de cette clause est celui d'un soldat licencié avant la déclaration de paix et ayant reçu, depuis l'époque de son congé jusqu'à sa mort, une pension pour une infirmité de 75 pour 100 contractée pendant le service mais non causée par le service, pension qui comprenait aussi des allocations à la femme et aux enfants. Ce soldat meurt après la déclaration de la paix. On refuse une pension à sa veuve et à ses enfants lors même que le décès est causé par la maladie pour laquelle le soldat recevait une pension. Mais il y a exception lorsque le soldat recevait à l'époque de sa mort une pension pour 80 pour 100 d'incapacité ou plus. Dans ce cas, ses dépendants ont droit à une pension s'il est mort dans les cinq ans de la date de son licenciement ou de la date où il avait commencé à retirer une pension (*voir* l'article 33 (2)).

La raison donnée dans son témoignage par Son Honneur le juge Margeson, pour expliquer l'anomalie apparente qui existe au sujet des dépendants, est que la Loi de l'assurance des soldats rapatriés devait prévoir ces cas (*voir* dossier, p. 1026); mais la Loi de l'assurance n'a été adoptée qu'un an plus tard (1920), et il est difficile de supposer que le pays, ayant en effet donné de l'assurance gratuite par sa loi des pensions, voulait, à une date relativement peu avancée et sans prévenir les intéressés, retirer cet avantage et le remplacer par une assurance pour laquelle les soldats doivent payer.

La Commission estime que rien dans la preuve n'indique que, lors de l'adoption de la loi de 1919, il y eût une raison apparente pour déclarer les licenciés de la F.E.C. ou leurs dépendants privés de l'application du principe de l'assurance à l'époque de la déclaration de paix, lorsque cette époque n'était pas même connue, surtout vu que cette date ne pouvait avoir aucun rapport logique avec le délai pendant lequel il serait raisonnable d'attendre le développement d'une maladie attribuable à la période de guerre ou les décès causés par ces maladies.

Outre les considérations qui précèdent, touchant l'effet de la seconde clause de l'article 11, nous avons reçu les témoignages du juge J. W. Margeson, du colonel C. W. Belton et de M. Kenneth Archibald sur leur façon de comprendre le but de cette clause.

Le juge Margeson a fait partie de la Commission des pensions du 9 août 1919 au mois de janvier 1920.

Le colonel Belton s'était occupé remarquablement longtemps de la questions des pensions. Il avait fait partie de la division des pensions et réclamations du ministère de la Milice à partir du 7 août 1915 et avait été commissaire suppléant des pensions pendant trois mois, soit jusqu'à l'établissement de la Commission des Pensions en juin 1916. Il a été transféré du ministère de la milice à la demande de la Commission des pensions, a agi comme unique conseiller médical de la Commission des pensions pendant environ un an et en est resté le conseiller médical en chef jusqu'à ce que le personnel passât sous le contrôle

du ministère du Rétablissement, en 1921, alors qu'on l'a transféré à Toronto, comme examinateur des pensions, position qu'il occupe encore.

M. Archibald avait été conseil légal de la Commission des Pensions, du 7 novembre 1916 à janvier 1921, et avait été chargé de voir à coordonner les points de vue nombreux et dissemblables relatifs à la rédaction de la nouvelle législation de 1919. Ses fonctions furent, un temps, celles de directeur du bureau des pensions. Le 7 septembre 1920, il devint commissaire suppléant, titre qu'il conserva jusqu'en janvier 1921, date de son départ du bureau des pensions.

S'il est vrai que les déclarations de ces messieurs font toucher du doigt les difficultés inhérentes à une législation de cette nature, on n'y rencontre pourtant aucun sentiment commun chez les messieurs de la commission ou les membres du personnel sur cette clause. La Commission est d'avis que la nécessité n'apparaît pas suffisamment de citer les paroles mêmes de ces messieurs, et qu'il suffit de s'y reporter et de mettre en lumière tout uniment ce qui leur paraît se dégager des déclarations.

Le juge Margeson a fait partie de la Commission des pensions du 2 août que le "principe-assurances" fût définitivement abrogé à la date de la proclamation de la paix, pour ce qui a trait tant aux membres des Forces Expéditionnaires Canadiennes qu'à leurs dépendants, et il parle de la loi des Assurances comme constituant, dans son esprit, une concession succédanée au bénéfice des dépendants.

La discussion de la loi dura de mars à mai 1919 et fut votée le 7 juillet 1919, alors que le juge Margeson n'entra à la commission qu'en août 1919; de plus, comme on l'a signalé, la deuxième clause de l'article 11 de la loi de 1919 n'a jamais fonctionné, ce qui fait qu'on peut en déduire que le juge Margeson entend surtout parler du sentiment des commissaires des Pensions à la date des amendements de 1920.

On trouvera les déclarations du juge Margeson aux pages 1020, 1021, 1024 et 1025 du dossier.

Le colonel Belton qui occupait comme conseil médical en chef de la commission des Pensions à l'époque de la votation du statut de 1919 (de même qu'avant et après), affirme de son côté avec autant d'énergie que ce ne fut jamais l'intention de ses auteurs que la deuxième clause de l'article 11 atteignît soit les membres des Forces Expéditionnaires Canadiennes déjà licenciés, soit leurs dépendants, et il va même jusqu'à se déclarer surpris d'en avoir entendu parler. On trouvera ses déclarations aux pages 1132, 1133, 1152, 1154 et 1163 du dossier.

M. Archibald, conseil légal et rédacteur de la loi des Pensions, se pose comme moyen terme entre le juge Margeson et le colonel Belton. Il semble que son sentiment soit à l'effet que la deuxième clause de l'article 11 dût atteindre le membre des Forces Expéditionnaires Canadiennes licencié mais non ses dépendants. On trouvera ci-après des citations de ses déclarations:—

Par le colonel McKeown: (P. 1191 du dossier)

Q. "Je ne croyais pas que vous eussiez la pensée d'enlever aucun des droits dont jouissait jusque-là le membre des F.E.C."

M. Archibald a répondu:

R. "Non, si le membre des F.E.C. désirait *demeurer dans l'armée après la cessation des hostilités,* il le faisait non du fait de la guerre même mais bien parce qu'il se trouvait à jouir d'une situation et il ne fallait pas le considérer autrement que comme membre des forces permanentes."

Le président:

"Et pourtant le soldat licencié avait acquis des droits, et personne n'allait les lui enlever pas plus que ceux de ses dépendants. Vous ne prévoyiez pas l'arrivée si prochaine de la proclamation de la paix."

LE TÉMOIN: *Il ne m'est jamais venu à l'esprit que la proclamation de la paix dût en rien modifier quoique ce fût qui se rattachât définitivement à la guerre ou y fût afférent.*

Il importe de réunir ce que ci-haut à la suite des déclarations de M. Archibald (Voir le dossier à la page 1234):—

Q. "J'avais cru que vos déclarations d'hier portaient que l'on n'a jamais eu en vue le membre des F.E.C., et que l'on n'avait pas pensé à enlever le droit que ce dernier avait acquis à une assurance pour quelque service que ce fût à la guerre, et que cette deuxième clause ne valait que pour les soldats demeurés dans l'armée?"

R. "Oui, le sujet visé à l'époque *n'était pas le membre des F.E.C.* On ne *pensait pas qu'il dût être atteint d'aucune façon,* et de fait il ne le fut *aucunement,* mais si la situation particulière d'une écharde (situation hypothétique, imaginée par la commission, d'un soldat s'infligeant une écharde à la main en s'amusant avec son couteau, au cours du service—la blessure se cicatrisant—dossier intact au licenciement mais avec récurrence vivace après licenciement) si cette supposition eût été soumise à un comité parlementaire, je crois bien que je me serais permis de proposer que cet homme n'eût pas droit à la pension, la récurrence s'étant produite après la proclamation de la paix. A mon sens, chacun des membres du comité parlementaire partagerait mon avis.

Q. "Même si l'accident se fût produit au cours du service?"

R. "J'entends, même si l'accident se fût produit au service mais s'il s'était trouvé que *l'affection résultant de cet accident* se fût développée après la proclamation de la paix."

On voit par là que M. Archibald entendait que "le chaînon absent" fût visé, après la proclamation de la paix, par cette clause.

Il déclare par ailleurs que l'on n'a jamais pensé à enlever le droit des dépendants à des réclamations, à la suite de décès, pour invalidité encourue au service (Voir sa déposition à la page 1216 du dossier):—

LE TÉMOIN: (M. Archibald): "Je ne vois aucune justification pour qu'en principe, étant donné que vous accordez la pension à un sujet parce que son affection s'est développée après la proclamation de la paix, vous refusiez de pensionner sa veuve quand le sujet meurt à la suite du développement de son affection; car alors il me semble que vous appliquiez un principe à une personne et un principe différent à une autre personne."

Le président:

Q. Vous ne croiriez pas ouvrir par là la porte trop grande?

Q. Vous ne croiriez pas ouvrir par là la porte trop grande?

R. Je ne le crois pas pourvu que cette idée de continuité."

Q. Soit reconnue'?

R. Soit gardée jalousement.

de même le dossier à la page 1244 où il est question d'une veuve privée de pension parce que son mari est mort un jour trop tard:

Q. Je ne crois pas qu'il ait jamais été de l'intention de personne de priver la femme de ses droits en demandant la preuve de *continuité*

évidente entre l'affection contractée au service ou l'*invalidité de service* et le décès. *Je ne crois pas qu'il ait été de l'intention des auteurs d'enlever à la femme ses droits pour arriver à établir cette preuve et ce bien que la loi fasse ce retranchement.*"

(Voir aussi le dossier aux pages 1242 et 1243).

M. Archibald, dans ses annotations de la Loi des pensions (ex. H.D.D. 49), a dit (en résumant les effets de l'article 11):—

"4. Ceux qui deviennent invalides après licenciement doivent prouver que leur état est attribuable au service.

Tout ceci montre bien une divergence vitale d'opinion, même chez ceux qui avaient à faire fonctionner la loi de 1919, sur la quesion de savoir si l'approbation du "principe des assurances" de la clause deuxième de l'article 1 allait atteindre les membres des F.E.C. licenciés.

Conclusion sur la première question posée.—La réponse à la première est due, de l'avis de la Commission, l'article 1 de la loi de 1919 a bien accordé aux soldats et à leurs dépendants le droit à la pension sur la base du "principe-assurance", et que la date de la proclamation de la paix ne devait en rien altérer ou changer les mêmes droits pour les sujets déjà licenciés ou leur dépendants.

2. *Les droits des sujets licenciés et de leurs dépendants se trouvaient-ils lésés par les amendements de 1920, et, dans l'affirmative, de quelle façon et pour quelles classes?*

En 1920, les commissaires des Pensions avaient soumis au parlement les amendements exposés ci-après (parmi d'autres) qui furent adoptés. Les modifications apportées par ces amendements étaient les suivantes:

(*a*) L'expression "membre des forces" était étendue de façon à comprendre les forces permanentes. On y arrivera en biffant l'ancienne définition pour lui substituer ce qui suit:

"2 (*i*) "Membre des forces" veut dire toute personne *ayant servi* dans les forces canadiennes navales, militaires ou de l'air, *depuis le commencement de la guerre.*

(*b*) Le principe sur lequel devait reposer dans l'avenir l'allocation des pensions était celui de l' "attribuable au service", pour effectuer le changement, l'ancien article 11, avec ses clauses, fut biffé pour faire place à ce qui suit:

11. La commission devra accorder aux membres des forces ou en considération des membres des forces qui ont subi une invalidité une pension proportionnellement au tarif établi au tableau A de cette loi; et, en considération des membres défunts des forces, proportionnelle au tarif établi au tableau B de cette loi, quand l'invalidité ou le décès qui a occasionné la demande de pension est *attribuable* au service militaire.

(*c*) Quant aux invalidités ou décès se produisant avant la mise en fonctionnement de la loi d'amendement (à savoir le 1er septembre 1920), ils restaient sous le coup des anciennes dispositions de l'article 11. On y vint par l'adjonction de ce qui suit que l'on appela l'article 11 de la loi d'amendement.

"29. Tous les cas tombant sous l'effet de cette loi devront être revisés et les versements futurs se feront aux taux et en conformité des stipulations ci-contre. Il est établi que *là où le décès ou l'invalidité*

se sont produits avant la mise en fonctionnement de cette loi, les stipulations de cette dernière ne doivent pas avoir pour effet d'enlever à aucun candidat à la pension *l'un quelconque des droits qu'ils possédait en vertu de la loi des Pensions.*

Conclusion relative à la deuxième question posée.—En réponse à cette question, il peut être établi, comme on le verra ci-après, que ces amendements, dans le sens de leur interprétation éventuelle par la Commission des Pensions, a nui aux droits qui, de l'avis de la commission, avaient été garantis sous l'empire de l'article 11 de la loi de 1919 à deux classes, savoir:

(*a*) Les réclamations des dépendants à l'occasion de décès arrivé à la suite d'invalidités contractées au service (à moins cependant que le soldat ne bénéficiât de la pension de 80% ou davantage avant son décès);

(*b*) Cas du chaînon absent.

A-t-il été mentionné par la Commission des Pensions, devant le comité parlementaire de 1920, que ces droits ne seraient pas lésés?

Les prétentions de l'A.V.G.C. sont:

Que la modification apportée au principe "attribuable au service", atteint par les amendements de 1920, provenait simplement de ce que la force permanente se trouvait à tomber sous l'effet de la loi, et que cette raison fut soumise au comité parlementaire de 1920 conjuguée à l'assurance des représentants de la Commission des Pensions à l'effet que les membres des F.E.C. licenciés avant la proclamation de la paix, ainsi que leurs dépendants, ne seraient pas atteints par les amendements mais verraient leurs droits préservés sous l'autorité de l'article 11 de la loi de 1929.

Il ressort de toute évidence que là où la commission des pensions et l'A.V.G.C. ne tombaient pas d'accord sur la nature des droits garantis par la loi de 1919, toute assurance que nul changement ne se produirait restait sans signification.

Il fut cité des extraits des produres du comité parlementaire pour vérifier les déclarations des représentants de la Commission des Pensions sur l'objet et l'effet des amendements, mais il ne semble malheureusement pas que le comité se soit livré à aucune enquête, qu'il se soit fait non plus aucune déclaration définitive qui pût amener quelque lumière dans les esprits sur les effets réels de la loi telle quelle. Il n'est pas douteux que rien ne laisse entendre que, avec l'entente que la date de la proclamation de la paix devait être passée, les membres des F.E.C. licenciés ou leurs dépendants fussent requis d'apporter plus de preuves qu'auparavant de leurs titres à l'obtention d'une pension.

L'ensemble des prétentions de l'A.V.G.C. reposant en très grande partie sur l'interprétation des amendements de 1920, reçue par leurs représentants de la bouche de ceux qui parlaient au nom de la Commission des pensions devant le comité parlementaire de 1920, il devient nécessaire de scruter avec quelque soin le caractère des déclarations faites à cette époque.

REPRÉSENTATIONS FAITES DEVANT LE COMITÉ PARLEMENTAIRE SUR L'OBJET ET LES EFFETS DES AMENDEMENTS

Le colonel John Thompson, D.S.O., président de la commission des pensions (page 408 du dossier) (délibérations du comité parlementaire de 1920, à la page 43) dit:

"La plupart des articles sur lesquels nous formulons des réserves ont trait aux délibérations de certaines parties du statut, et nous avons recommandé une couple de modifications là où nous avons cru que les personnes visées allaient avoir à souffrir. A part une ou deux exceptions,

l'adoption de ces amendements n'infère absolument aucune augmentation sérieuse de charges pour le pays; d'un autre côté, l'individu se trouvera à en profiter qui, à notre sens, ressent sur le moment le besoin de ces amendements. En dehors de cela, rien dans les recommandations n'apporte de changement dans les charges du pays, dans l'un ou l'autre sens."

Le col. Thompson a déclaré devant la commission que, parlant de l'augmentation ou de la diminution des charges du pays, il ne visait pas particulièrement l'article 11, mais avait plutôt à l'esprit que les amendements ne comportaient pas d'augmentation du tarif des pensions (page 409 du dossier) ou examiné lors de l'interrogatoire du col. Thompson par la commission lorsqu'on lui demanda (pp. 410 et 411 du dossier):

Q. "Il se présente deux choses à l'esprit, l'une que les charges du pays vont se trouver singulièrement augmentées du fait de l'inclusion des membres des forces permanentes. L'autre que les charges du pays se sont trouvées diminuées dans une certaine mesure du chef de la restriction de l'épreuve à faire subir aux vétérans du front. Aviez-vous à l'esprit que les sommes d'augmentation ou de diminution allaient se contrebalancer? —R. "Pour ce qui est de l'article 11, je ne vois pas qu'on y ait seulement pensé. J'étais tout à l'effet possible des autres changements en vue."

Le col. Dubuc:

Q. "Entendez-vous ici chaque modification en soi, sans tenir compte de son enchaînement avec le reste? Comme le président vient de vous le demander on était en train de voter ces amendements et on désirait savoir s'ils étaient de nature à augmenter de tant les charges du pays, et si d'autres modifications allaient diminuer ces charges de tant, l'un annulant l'autre, de sorte qu'en fin de compte le pays dût se trouver dans une situation identique sous le rapport des charges. Prétendez-vous que chaque amendement en soi importait peu pour l'un ou l'autre plateau de la balance des charges?—A. "Je pensais surtout à l'inclusion de la force permanente. Je ne suis pas bien sûr si, à l'époque, il m'est venu à l'esprit de me demander s'il allait s'ensuivre une augmentation ou une diminution des charges, du chef de l'article 11."

Dans ses déclarations devant la commission, le col. Thompson a fait allusion au mémorandum préparé par les soins de la Commission des Pensions à l'époque de la mise à l'étude des amendements de 1920, et a expliqué dans les termes suivants ce qui s'est dit devant le comité parlementaire:

"Voilà monsieur, pourquoi je lis les deux dernières lignes de l'alinéa 6 de ce mémorandum sur l'article 11: 'La paix a maintenant été proclamée et c'est le temps désormais de faire fonctionner le principe de l'attribuable au service. Je ne pensais pas alors particulièrement à l'article 11; ce qui m'intéressait tout spécialement, vu les données que le comité parlementaire m'avait prié de réunir, était ce que je pourrais appeler les charges financières immédiates telles que l'augmentation du chiffre de la pension des veuves et de son ascension de $40 à $48 ou encore de $48 à $60 par mois, et l'inclusion des forces permanentes qui jusque-là recevaient $264 par année et allaient recevoir une somme majorée à ce point—soit une véritable augmentation des charges de l'Etat."

La première citation ci-haut (p. 408 du dossier) semble bien être l'unique déclaration sur les amendement sortie de la bouche même du col. Thompson

devant le comité parlementaire. Ses fonctions exigeaient son départ et le juge Margesson le remplaça devant le comité.

M. Ahearn (alors secrétaire de la commission des Pensions) parut devant le comité de 1920 et fut interrogé par le président du comité relativement au nouvel article 11 en vue: (Voir les pages 82, 83, 877, 878 et 879 du dossier) (pp. 60 et 61 du rapport du comité de 1920):

Le président:

M. Cronyn. M.P.: "Ç'en est un qu'il importe d'étudier à la lumière du dernier amendement sur la définition à établir de "membre des forces". Ceux d'entre nous qui constituaient le comité des Pensions savent que le système primitif des pensions que nous avions en tête pour les F.E.C. prenait la forme d'une assurance, le soldat devant en tout état de cause recevoir une pension, quelle que fût l'origine de son invalidité. Dans le cas où son affection prenait naissance au service ou s'y développait, la pension était accordée sans autre formalité. A ma façon de voir la chose, et je prie M. Ahern de bien vouloir contrôler mes paroles, *cet amendement a pour objet de limiter les penssions aux cas d'invalidité contractée au service ou attribuable au service."*

M. Ahearn: "Toute l'explication est là".

M. Arthurs:

Q. "Ce fut constamment la règle, n'est-il pas vrai?"—R. Toute invalidité contractée au service donnait droit à la pension. Tout sujet blessé au service était pensisonné, *mais présentement les F.E.C. n'existent plus* et on a pensé qu'il devenait mal à propos de maintenir cette disposition dans la loi."

Q. "Les sujets ayant appartenu aux F.E.C. pourraient dans l'avenir devenir des invalides.—R. S'ils deviennent des pensionnaires, ce sera du chef de blessures, maladies ou invalidités contractés au service. Sous l'ancienne loi, si un soldat, en service, était renversé par un tramway, il devenait probablement pensionnaire."

Q. "Et le nouvel état de choses le priverait-il de ce droit?—R. Il n'existe plus de F.E.C. maintenant."

Q. "Il s'agit maintenant des membres de la milice active?—R. Oui."

M. Nesbitt: "Cet amendement marche côte à côte avec celui que nous étions en train de discuter."

Le présidet: "La différence entre eux apparaît clairement dans les derniers mots des deux articles. Dans sa teneur actuelle, (citation du mémorandum préparé par la commission des pensions sur les amendements):

"Les pensions, dorénavant, ne seront octroyées que dans le cas où l'invalidité ou le décès, à l'occasion de quoi la demande de pension est faite, est attribuable au service."

On rejette les mots "contracté ou aggravé au cours du service militaire". Cette disposition nous met en ligne avec les lois générales des autres pays. L'ancienne constituait plutôt une exception.—

M. McGibbon:

Q. "Quantité de soldats ne se trouveraient-ils pas éliminés de ce fait? —R. Ne se trouveraient éliminés que les membres des forces permanentes et d'autres. Il n'est pas dans l'esprit de cette loi de pensionner les soldats si ce n'est pour blessures ou invalidité attribuables au service."

Q. "La rétroactivité ne jouerait pas alors?—R. Non, rien ne serait changé dans le cas d'un sujet déjà doté d'une pension."

M. NESBITT: On n'a fait que modifier les mots "attribuable au service"."

La force permanente "et d'autres" dont a parlé M. Ahern sont probablement plus clairement désignées à la page 59 des procédures du comité de 1920 (cité ci-contre), à l'endroit où il est question de la mise en fonctionnement des amendements à la milice active et à la police montée.

Le président du comité de 1920, M. Hume Cronyn, M.P., a ici même jeté quelque lueur sur l'effet de l'amendement, et c'est l'unique déclaration au point et lumineuse de l'affaire. On y a vu son sentiment personnel définitif à l'effet que les soldats licenciés pouvaient être atteints. Toutefois l'affaire en reste là et cet aspect de la question semble n'avoir pas retenu davantage l'attention au cours des procédures du comité. La citation est comme suit: (Voir à la page 61 des délibérations du comité de 1920).

Le PRÉSIDENT: "Je suis d'avis que la question soulevée par M. Arthurs serait à sa place ici. Dans le cas où un membre des F.E.C. serait renversé par un tramway, comme on dit en Angleterre, sans toutefois se trouver sur le moment suffisamment blessé pour être en droit de demander une pension, et que subséquemment son mal se développât sans facteur étranger, je suis porté à croire que cet amendement se trouverait à l'éliminer. C'est là mon sentiment personnel."

M. ARTHURS: "Et ce serait une injustice à lui faire."

Et voilà bien, grâce à ses développements, une description fort au point du chaînon absent. Si le sujet n'était "pas suffisamment blessé à l'époque pour avoir droit à une pension", il arrivait comme conséquence qu'au licenciement nulle invalidité n'était constatée.

On peut fort bien concevoir que la portée des déclarations de M. Cronyn se trouve contrebalancée dans la réalité par celles du juge Margeson à la page 323 des délibérations du comité (page 85 du dossier) que l'on citera tout à l'heure.

Il y a également eu échange de vues sur l'amendement déposé qui définissait le "membre des forces": (Voir les délibérations du comité de 1920 aux pages 58 et 59) comme suit:

Le président:

Q. "L'amendement suivant en est un que la commission juge être d'importance primordiale. On y a couché en une couple de lignes une définition d'une portée infinie. M. Ahern est peut-être en mesure de nous fournir le pourquoi du changement apporté?—R. L'explication que vous avez en mains fournit, je crois, cette définition, ou du moins apporte une raison très au point. A la réunion du comité, l'an dernier, on agita la question des pensions dans un esprit plus ou moins imbu du point de vue de la guerre. Aujourd'hui, la guerre n'est plus et il est à propos que cet amendement inclue une force permanente, la force des quartiers-généraux, et ainsi de suite. L'ancienne loi ne mentionnait que les membres des F.E.C.; or, ces derniers n'existent plus."

M. McGibbon:

Q. "Il s'agit donc alors d'une certaine extension?—R. Oui. Ainsi un membre des forces permanentes se trouve invalidé du fait du service, et, n'eût été l'amendement apporté à la loi, sa pension, environ $200 pour invalidité totale, serait gouverné par l'ancienne commission des pensions;

alors que grâce à l'amendement déposé, il recevrait une pension basée sur un tarif exactement semblable à celui qui gouverne les C.E.F."

Q. "Dois-je entendre que cela engloberait tous les fonctionnaires qui ont endossé l'uniforme?—R. Non, les forces permanentes du Canada."

Il ressort implicitement et de toute évidence que tout le nécessaire avait déjà été fait pour la protection des F.E.C. et que cet amendement s'adressait surtout aux membres de la force permanente.

Le président du comité parlementaire a également fait allusion au mémorandum de la commission des Pensions soumis au comité parlementaire et contenant les raisons suivantes de la modification de cette définition (p. 59 des délibérations du comité de 1920):—

"On propose de faire fonctionner la loi actuelle des Pensions en faveur de tous les soldats et marins canadiens. On refuse toutefois de pensionner les sujets à moins que leur invalidité ou décès ne soit attribuable au service."

M. Green:

Q. "Avez-vous débattu ce dernier point avec le ministère de la guerre?"—R."Non, que je sache."

"M. Nesbitt: "Le ministère de la Milice a conçu une loi des pensions de son propre cru."

M Ross: Q. "Cet amendement a un air parfaitement innocent de prime abord mais je serais aise d'en connaître les ramifications et de savoir jusqu'où il va."

M. Ross:

Q. "Etes-vous en mesure de nommer les divers services qu'il vise? il vaut pour les forces permanentes, n'est-il pas vrai?—R. "Les forces permanentes."

Q. "Et combien sont-ils dans la force permanente?"—R. "Je l'igno re."

Q. "Et après eux?"—R. "La police montée, j'imagine."

M. Ross: "A savoir 2,000 hommes."

M. Redman: "Ils ne sont pas atteints."

M. Ahern: "Ici, je ne suis pas compétent; je ne puis donc vous répondre."

M. Power: "La milice active."

M. Gibbon:

Q. "Qui a suggéré cet amendement?"—R. La chose s'est faite à une réunion des commissaires, du directeur et de moi-même.

M. Ross:"Je proposerais que l'on procédât à une rédaction qui indiquât les limites de cet amendement; le nombre de soldats qu'il atteint, les cas qu'il couvre et quelle division du service il comprend."

On voit par ce que ci-haut que c'est la force permanente, ainsi que d'autres que ceux qui servent, que l'on vise dans cet amendement.

La commission juge que la question se trouve placée au-dessus de tout doute raisonnable du chef des assurances sans restrictions faites aux pages 323 et 324 des délibérations parlementaires de 1920 (p. 85 du dossier) où le juge Margeson parle au nom de la commission des Pensions:—

ARTICLE II

M. MacNeill:

Q. "Dans le projet de modification à l'article II vous dites que la pension sera accordée aux ou relativement aux membres des forces dans chaque cas lorsque l'invalidité ou le décès au sujet desquels la demande de pension est faite peut-être attribué au service militaire. J'ai reçu de nombreuses lettres protestant contre la radiation des mots dudit article "et que l'invalidité n'ait été aggravée en conséquence directe du service militaire." R. "Avant la dernière guerre les pensions étaient accordées pour invalidité attribuable au service militaire. Cela a été modifié au bénéfice des soldats devenus invalides au cours de la présente guerre de manière à autoriser le paiement de pensions pour invalidité survenant pendant le service militaire. Si je ne me trompe on a maintenant l'intention de revenir à la loi telle qu'elle existait, c'est-à-dire que des pensions seront accordées pour invalidité attribuable au service militaire."

Q. "Le point est soulevé que c'est là clairement manquer de bonne foi à l'égard des hommes que se enrôlés dans l'assurance que si quelque malheur leur arrivait pendant leur période de service l'Etat leur accorderait une pension." R. *"Cela n'affectera pas les anciens membres des troupes expéditionnaires canadiennes blessés au cours de la dernière guerre.*

Le président:

Q. "Cette question a été soumise au président de la Commission des pensions et il s'est exprimé dans le même sens ou du moins c'est le Dr Burgess qu'a parlé dans le temps dans les mêmes termes. C'est ce que nous avons compris. Et nous désirons voir la question réglée." R. "Ce *n'est pas l'intention d'atteindre les membres des troupes expéditionnaires canadiennes.*

M. MacNeil: Il est bien compris qu'il n'y aura pas de revision des pensions pour cette raison.

Le président:

Q. "C'est bien compris, mais je crois qu'il serait prudent de voir à ce que la Loi ne puisse pas être interprétée d'aucune autre manière. Avant la grande guerre les pensions étaient accordées seulement à ceux qui avaient reçu des blessures pendant leur service militaire. La Commission des Pensions se propose de revenir à la méthode ordinaire d'accorder les pensions qui a été adoptée dans tous les autres pays où ces pensions sont concédées seulement pour invalidités attribuables au service, mais non contractées pendant le service militaire. R. "Si cela est lu avec l'article définissant, "Un membre des troupes," je crois qu'il en sera ainsi."

M. Margeson: Si des doutes peuvent exister à ce sujet je puis vous assurer que lorsque la loi sera finalement rédigée le plus grand soin sera pris afin qu'aucun de ceux qui ont pris part à la grande guerre ne perde ses droits en ce qui concerne l'aggravation.

M. MacNeill:

Q. "Vous ne manquerez pas de bonne foi?—R. *"Nullement."*

Q. "Mais la chose n'est pas mentionnée dans la Loi?—R. *"Peut-être que la Loi n'est pas claire à ce sujet mais il n'y existait aucun doute sur nos intentions lorsque nous avons donné instruction à notre avocat d'en faire la réduction.*

M. Arthurs: "Cela devrait être exprimé en termes suffisamment clairs."

Le PRÉSIDENT: *"Nous vous concédons bien ce point et il faut en prendre note."*

M. MARGESON: *"Nous tenons beaucoup à ce changement parce que la force permanente doit tomber sous l'effet de la présente loi. En ce qui concerne l'armée permanente nous ne voulons pas que les soldats aient droit à une pension à moins que ce ne soit pour une incapacité attribuable au service.* Si un homme appartenant à la force permanente descend la rue et se fait frapper par un tramway nous ne croyons pas qu'il devra recevoir une pension."

M. ARTHURS: *"Que dites-vous si la même chose arrivait pendant la guerre?"*

M. MARGESON: "Cet homme recevrait une pension."

Q. Une blessure ou maladie survenant pendant qu'un homme est en congé de service militaire est ce que je veux dire. Si la loi ne doit pas s'appliquer au cas d'un homme du front qui a obtenu quelques jours de congé en Angleterre, elle devrait être rédigée de manière à couvrir ces cas-là.—R. "Non, nous ne prenons pas ces détails en considération."

Q. "Tel n'est pas l'esprit de la loi?—R. "Non, ce n'est pas là l'esprit de la loi. Un homme ne s'est jamais vu refuser une pension pour cela."

M. ARTHURS: Il faudrait établir ce point d'une façon définitive."

Le PRÉSIDENT: "Oui, cet article devra s'appliquer à un membre des force en congé de service militaire pendant la dernière guerre. Mais lorsqu'un membre des forces, durant un congé de service militaire, a entrepris une besogne qui est étrangère au service militaire, nulle pension ne sera payée pour invalidité ou décès survenu durant ce congé, à moins que son invalidité ou décès ne fût attribuable à son service militaire."

Si l'on avait eu l'intention de laisser supposer que les soldats licenciés des T.E.C., ou leurs dépendants, tomberaient sous l'effet de quelque autre règlement simplement à cause du fait de la déclaration de la paix que l'on croyait dans le temps officielle, ou si on avait eu dans l'esprit de modifier la loi de manière à lui donner cet effet, il est certain qu'il en aurait été question au cours de cette discussion, et il est à peine nécessaire de faire un effort quelconque pour indiquer ce que M. MacNeil, ou tout autre que lui pourrait conclure de ce qui a été dit

C'était l'opinion de la Commission que l'effet de ce langage était celui-ci:—

"Le changement est effectué parce que la force permanente va maintenant tomber sous l'effet de la loi. Nous sommes actuellement en paix et ceux qui sont dans le service militaire, vont servir sous le régime de la paix. Nous ne croyons pas que ceux qui font du service militaire en temps de paix devraient avoir droit à une pension à moins que l'invalidité ne soit attribuable au service militaire. Un soldat des T.E.C. blessé même durant un congé du service militaire recevrait une pension. (Il doit être ici question d'une invalidité survenant à une date ultérieure parce que ce renseignement avait été demandé dans le but de savoir quel serait l'effet des modifications si elles étaient adoptées). L'objet de ce règlement n'est pas de viser les soldats des T.E.C., et si la chose n'est pas claire nous allons la rendre claire."

Il semble qu'il n'est pas nécessaire de citer d'autres dépositions à ce sujet. On peut encore référer au témoignage des personnes suivantes:

Major Burgess—Dossier pages 93, 262, 263, 268, 269.

M. MacNeill—Dossier pages 94, 95, 98, 148, 356, 358, 359, 360, 361.

M. Archibald—Dossier pages 1194 à 1199.

Au cours des délibérations dont on a cité des extraits on constate qu'il est souvent question de mettre en vigueur ou d'adopter le principe "attribuable au service militaire", mais ces allusions sont presque invariablement accouplées avec quelque autre allusion à l'armée permanente ou aux hommes en devoir, et la Commission est d'opinion qu'elles ne pouvaient pas être considérées par les représentants des soldats de retour comme un avertissement que les hommes licenciés des T.E.C., ou leurs dépendants, se verraient atteints en ce qui concerne aucun des droits qu'ils ont acquis en raison de leur service militaire.

Conclusion, concernant la troisième question à l'étude.—Par conséquent la Commission constate que d'un côté la Commission des Pensions a bien donné l'assurance au Comité parlementaire de 1920 que les Modifications de 1920 ne porteraient aucun préjudice aux droits existants des hommes licenciés des T.E.C., mais que de l'autre il y avait beaucoup de confusion et qu'il n'y existait aucun exposé bien défini de ce que ces droits existants étaient censés être.

L'article sauveur—Article 29, Modifications de 1920.—L'article qui devait contenir les sauvegardes en faveur des soldats licenciés des T.E.C., et de leurs dépendants, est l'article 29. Qu'il suffise de dire au sujet de cet article qu'il n'a pas réussi à donner effet à toutes les promesses faites devant le Comité parlementaire.

Voici comment il est rédigé:

> "29. Tous les cas atteints par la présente loi doivent être revisés, et les futurs paiements faits aux taux établis dans la présente loi et conformément à ses dispositions. *Toutefois, lorsque le décès ou l'invalidité est survenue antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, les dispositions de la présente loi n'ont pas pour effet d'enlever à celui qui fait la demande d'une pension tous droits qu'il possédait en vertu de la Loi des pensions.*

Selon l'interprétation donnée à cet article par la Commission des Pensions, au lieu de protéger d'une manière générale les hommes qui ont fait du service militaire pendant la guerre relativement à l'invalidité ou au décès dû à quelque chose qui leur est arrivé pendant leur service militaire, cet article ne protégeait seulement que le "postulant" qui pouvait hâter l'apparition de l'invalidité ou du décès assez vite pour que l'une ou l'autre survienne avant le 1er septembre 1920 (date à laquelle la Loi devenait en vigueur). Si l'invalidité ou le décès survenait après cette date le principe "attribuable au service militaire" s'appliquait peu importe que le postulant fût un soldat licencié des T.E.C., ou un membre de l'armée permanente.

Il est fort possible que cet article ait été rédigé sous cette forme parce qu'il visait d'abord les hommes qui faisaient encore du service militaire à la date de la déclaration de la paix et que c'était l'intention de les soustraire aux effets du "principe-assurance" sous l'autorité de la deuxième restriction à l'article 11 de la Loi de 1919, mais la difficulté surgit du fait que le terme général "postulant" prenait les soldats licenciés et leurs dépendants dans le même filet que les hommes de l'armée permanente et les autres. Comme on s'en rend compte maintenant une disposition distincte aurait dû maintenir les droits des soldats des T.E.C. (et de leurs dépendants) qui ont été licenciés antérieurement à la déclaration de la paix.

Pour quiconque lira l'article 29 sans connaître la pratique suivie par la Commission des Pensions l'impression restera qu'il a pour effet d'éliminer le "principe-assurance" pour toutes les demandes de pension faites après le 1er septembre 1920; mais ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, une invalidité dont

on se plaindra pour la première fois après le 1er septembre 1920, peut, par le procédé connu qui consiste à prouver la continuité, être démontrée comme étant réellement survenue avant cette date, et par conséquent elle pourra bénéficier du "principe-assurance" de la Loi de 1919; de sorte que l'article 29 constitue une sauvegarde pour les cas dont l'invalidité a été sans interruption.

Pour ce qui concerne les réclamations en faveur des dépendants la Commission est d'opinion qu'il n'a pas été compris que ces derniers seraient atteints, l'idée étant que les décès survenant après le 1er septembre 1920, pourraient être traités de la même manière que les cas d'invalidité sans solution de continuité en démontrant que, bien que le décès ait réellement eu lieu après le 1er septembre 1920, il avait été causé par le fait et était simplement le résultat d'une invalidité survenue antérieurement à cette date. Ou en d'autres mots, "les droits que possède la femme de prouver qu'il y existe une continuité bien établie entre l'invalidité développée au service ou l'invalidité causée par le service militaire et le décès "seront reconnus. (Voir dossier p. 1244). La preuve démontre que la Commission des Pensions n'avait pas dans l'idée qu'il serait possible de donner à ce texte une interprétation rigoureuse qui aurait pour effet de porter préjudice à ces dépendants. M. Archibald, celui qui a rédigé la loi, et qui lui-même est entré en fonctions comme commissaire intérimaire à peine une semaine (le 7 septembre 1920) après la mise en vigueur de ces modifications, a eu à répondre à la question suivante: (Dossier p. 1198):—

"Q. La deuxième restriction, ou l'alinéa 3, tel que je le comprends, avait pour objet d'empêcher les dépendants des soldats licenciés des T.E.C. de recevoir une pension relativement à une invalidité contractée pendant le service militaire—relativement au décès survenant à la suite d'une invalidité contractée pendant le service militaire bien que le membre soit décidé après la déclaration de la paix. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit c'était bien là l'idée; *mais pour vous vous n'y songiez nullement?*—R. *Non, je ne crois pas que l'on ait songé à cela.*

Q. Mais en 1920, n'avez-vous pas songé à atteindre ces dépendants? —R.*Non, ce n'était pas notre intention en 1920 non plus." et aussi* (Dossier p. 1199):

Le colonel Dubuc:

Q. Lorsque vous dites "notre intention", voulez-vous dire que vous avez discuté cette question dans ce temps-là avec la Commission des Pensions et que des deux côtés on ne songeait nullement à cela?—R. Je ne saurais dire si j'ai discuté ce point en particulier. La déclaration de la paix était encore dans le domaine de l'avenir. Nous parlions alors de ce que nous faisions—il s'agissait de cette question de pension aux femmes de soldats.

Q. Si vous aviez reçu l'opinion légale de la Commission des Pensions, vous étiez évidemment l'interprète de cette opinion?—R. Je le crois.

Q. Lorsque vous dites que telle n'était pas votre intention vous voulez dire également que la Commission des Pensions dont vous étiez le conseiller n'avait pas cette intention-là non plus?—R. Oui."

Quant aux cas avec "un chaînon manquant", il n'y a aucune preuve que l'on ait jamais soupçonné même un cas de cette nature. Il ne faut pas oublier que ceci se passait à peine un an après la démobilisation générale. Il ne serait pas difficile de prouver la continuité dans le cas d'une invalidité sérieuse, et il n'y existe aucun motif de croire que l'A.V.G.G. ait eu la moindre idée que l'on ferait quelque distinction entre les cas avec ou sans continuité du moment qu'il serait démontré que l'invalidité remontait au temps du service militaire.

Nonobstant ce qui semble être maintenant une contradiction complète entre les représentations faites devant le Comité parlementaire et la loi telle qu'elle a été adoptée et appliquée, la Commission est bien convaincue qu'il n'y avait aucune intention de cacher quelque chose ou de tromper qui que ce soit. L'article par lui-même était clair et l'A.V.G.G., afin d'être "doublement certaine" a soumis des questions par écrit (Ex. H.D.D. 65) auxquelles la Commission des Pensions a répondu, et l'article 29 a été mentionné d'une façon toute particulière dans ces réponses dont on peut facilement conclure que pour ce qui concerne les décès survenant après le 1er septembre 1920 il sera nécessaire de prouver que le décès est attribuable au service militaire et il n'est pas question sous ce rapport de distinction précise entre les hommes licenciés des T.E.C. et les membres de l'armée permanente; mais il faut ajouter que lorsque ces cas ont été mentionnés dans les réponses, il y avait généralement quelque allusion au fait que les hommes concernés étaient en devoir ou encore dans le service, et vu que les officiers de l'A.V.G.G. n'avaient pas oublié les paroles rassurantes prononcées devant le Comité parlementaire, et le fait qu'il y avait un certain nombre d'hommes qui étaient encore en service au temps de la déclaration de la paix et qui se verraient soustraits ou que c'était l'intention de soustraire aux bénéfices du "principe-assurance" après le 1er septembre 1920, il était facile pour eux de ne pas se rendre compte qu'il n'y avait rien dans ces réponses qui faisait expressément exception des hommes licenciés des T.E.C. dans l'application du nouveau principe. Comme question de fait, relativement à l'effet de l'article 11, les seules questions qui aient été posées par l'A.V.G.G. sont celles qui visaient les pensions accordées déjà, et naturellement, on a répondu, et avec beaucoup de raison, que ces cas n'étaient pas atteints. Il ne semble pas y avoir eu de demande directe de renseignements concernant l'invalidité ou le décès—dans les cas des hommes des T.E.C.—survenant après le 1er septembre 1920.

Ces questions ont été posées et les réponses à ces questions données du 12 au 14 juillet 1920, c'est-à-dire, après l'adoption des modifications, et alors qu'il n'y avait plus aucune possibilité, du moins à cette session du Parlement, d'obtenir un changement à la loi; mais il n'y a pas la moindre preuve de protestation ou de mécontentement au sujet des réponses données, et la Commission est persuadée que l'A.V.G.G. était bien satisfaite de la manière qu'elle croyait que la Loi serait administrée après les promésses qui lui avait été faites.

Ainsi qu'on le constate maintenant, la Commission des Pensions était sous l'impression que la déclaration officielle de la paix datait du 10 janvier 1920, et elle croyait qu'en attendant jusqu'au 1er septembre 1920 pour la mise en vigueur des madifications à la loi accordait quelques mois de répit à ceux qui, sous l'autorité de la seconde restriction à l'article II, se verraient soustraits aux bénéfices du "principe-assurance" après la déclaration de la paix. Ainsi qu'on l'a appris plus tard, cela était une erreur. Sa Majesté le Roi avait émis une Proclamation Royale en date du 2 juillet 1919 rapportant la conclusion du Traité de Versailles et déclarant que le Traité sera observé "lors de l'échange des ratifications entre les diverses parties au traité". De plus, le journal "The Times", du 12 janvier 1920, contenait un message royal de Sa Majesté le Roi, au Lord-Maire de Londres, "relativement à la ratification du Traité de paix" et référant à "cette heure mémorable où nous sommes encore une fois en paix avec l'Allemagne." Cependant la date officielle de la "Terminaison de la présente guerre" en vertu d'un Arrêté en conseil du gouvernement impérial du 10 août 1921 a été fixée précisément à minuit le 31 août 1921.

Il s'en suit que même si les allégués maintenant soumis en faveur de la Commission des Pensions étaient fondés (savoir que la seconde restriction stipulée à l'article II de la loi de 1919 s'appliquait non seulement aux hommes en service à la date de la déclaration de la paix, mais aussi aux hommes licenciés

des T.E.C., de même que leurs dépendants), la Commission des Pensions, a, sans le savoir, par ces modifications de 1920, dévancé d'une année la date de l'élimination de ces cas.

C'est ainsi que devinrent en vigueur au 1er septembre 1920 ces modification à la loi qui étaient susceptibles d'une interprétation ayant pour effet d'éliminer du "principe-assurance" après la date susdite les catégories suivantes:

(*a*) Les cas avec "un chaînon manquant";
(*b*) Les dépendants requérant une pension pour décès à la suite d'une invalidité contractée au service; et
(*c*) Même si ces catégories avaient été éliminées après la déclaration de la paix sous le régime de la Loi des pensions de 1919, ces modifications les éliminait une année plus tôt qu'elles ne l'auraient été autrement.

CONDUITE DE LA COMMISSION DES PENSIONS À LA SUITE DES MODIFICATIONS DE 1920

Le procédé par lequel cette interprétation a été mise en pratique dans l'administration de la Loi avait pour caractéristique une gradation bien définie.

Ces modifications ont été suivies d'instructions envoyées aux bureaux de district contenant manifestement un exposé erroné relativement aux invalidités et décès survenus antérieurement au 1er septembre 1920. Ces instructions ne parlaient aucunement de la question de savoir si c'était l'intention ou non de traiter les décès survenant après le 1er septembre 1920, comme étant en continuité avec l'invalidité contractée avant cette date et partant ayant droit à une pension. Les mots "les cas futurs" donneraient lieu de penser qu'il s'agissait des cas se déclarant à l'avenir qui devraient être assujettis au principe "attribuable au service militaire", mais la circulaire en général était simplement rédigée selon les termes employés dans le texte de la loi.

Ces instructions étaient contenues dans une annotation du bureau relative aux modifications de 1920 (Ex HDD 15) et sous l'article II tel que modifié il est dit

> "Le changement effectué à l'article II consiste à appliquer le principe "attribuable au service militaire" à tous les cas futurs mais il faut remarquer (Voir article 29 de la loi telle que modifiée) que les cas au sujets desquels le décès ou l'invalidité est survenue antérieurement au 1er septembre 1920 doivent être traités au point de vue "attribuable au service militaire" ou "causé par le service" conformément aux dispositions de la Loi des pensions avant l'adoption des modifications à ladite loi. Les restrictions une et deux qui ont été biffées décrétaient l'application du principe "causé par le service militaire" et ne sont plus par conséquent nécessaires. L'ancien paragraphe (2) comportait l'application du principe "assurance" ou "au cours du service" et il a été par conséquent biffé."

Les phrases "attribuable au service militaire" ou "causé par le service militaire" en ce qu'elles s'appliquent au décès ou à l'invalidité survenant avant le 1er septembre 1920 induisent manifestement en erreur la seule chose à savoir pour ces cas-là étant de déterminer si l'invalidité a été contractée ou si le décès est survenu "au cours du service militaire".

D'après les témoignages rendus devant la Commission d'enquête par les Directeurs médicaux des diverses unités venus des différents bureaux de province l'on constate que ces médecins, dans la pratique, n'ont prêté aucune attention aux instructions que l'on vient de citer et qu'ils ont fait passer dans la catégorie

"attribuable au service militaire" tout ce qui pouvait être retracé à tout ce qui a pu leur arriver au cours du service peu importe si c'était dans l'exécution de devoirs militaires ou non. L'application de la loi telle que modifiée incombait alors aux quartiers généraux de la Commission des Pensions.

Puis les cas des dépendants commencèrent à s'imposer à l'attention de la Commission et cette dernière constata évidemment que d'après la stricte interprétation de l'article 29 la pension n'était pas payable dans ces cas-là parce que le décès a effectivement eu lieu après le 1er septembre 1920, bien que le droit à la pension eût été reconnu si le décès fût survenu avant la date susdite.

Dans ces circonstances, et en vue de ce qui avait été dit devant le Comité parlementaire, et attendu qu'une telle situation n'avait pas été envisagée, la Commission d'enquête est d'opinion que la Commission des Pensions aurait eu de très bons motifs pour adopter ce qui, sans doute, eût été une interprétation forcée mais néanmoins une interprétation possible de la loi et accorder une pension dans le cas où on pouvait démontrer que le décès a été la suite ou le résultat d'une invalidité contractée pendant le service militaire; ou dans l'alternative la décision aurait pu, au moins, être suspendue pour ces cas-là, et toute l'affaire soumise à l'attention du gouvernement et du Parlement à la première occasion possible. Mais il n'en a pas été ainsi et apparemment, la commission étudiait ces cas à mesure qu'ils se présentaient et la pension était refusée lorsque l'on ne pouvait pas prouver que le décès était attribuable au service militaire.

Au cours des dépositions faites devant la Commission il est fait mention de quelque cas de ce genre, et M. Paton, le secrétaire de la Commission des Pensions, a déclaré (Dossier p. 1032) qu'il pouvait soumettre plusieurs autres cas semblables.

La position prise par la Commission des Pensions, lors de l'enquête, se résumait à ceci: la loi était là et le devoir de la Commission était de l'observer telle qu'elle existait. On a demandé au colonel Thompson s'il croyait que c'était l'intention du Parlement qu'une veuve aurait droit à une pension si son mari mourait deux minutes avant minuit du 31 août 1920, d'un cancer qui est apparu pendant son service militaire, et qu'une veuve dont le mari a fait exactement le même temps de service dans les circonstances exactement les mêmes, et est décédé frappé de la même maladie trois minutes plus tard, ne devrait pas avoir de pension, et il a répondu: "Je le crois". Evidemment, il prenait la position strictement légale que cette intention devait s'interpréter d'après le texte même de la loi, parce que, lorsqu'il lui fut demandé s'il avait cherché à connaître l'intention des autorités il répondit:—

> (Dossier p. 424)—"Non. Je ne m'en suis pas informé. Je n'ai qu'à interpréter la loi. Je ne prête aucune attention à ce qu'a pu penser tout membre du comité des pensions au sujet de certaine modification projetée à la loi ou d'un article ou d'une loi quelconques. Je prends le statut tel que je le trouve. Je puis vous mettre sous les yeux un assez grand nombre d'anomalies très extraordinaires dans le Statut."

Il est fort possible qu'il y a eu de nombreux cas où les réclamations de dépendants ont été sauvées grâce à une interprétation large des mots "attribuable au service militaire" et que ce n'était pas toujours nécessaire de prouver que le décès a été causé réellement par le service militaire, lorsqu'il y avait une chance de dire que les conditions du service dans le sens général du mot avaient pu contribuer au résultat fatal. Evidemment, si une tendance dans cette direction existait on voulait la faire disparaître par la modification de 1921.

Par cette modification on ajoutait simplement les mots "comme tel" après les mots "attribuable au service militaire" à la fin du nouvel article II tel qu'adopté en 1920. Ce changement établissait clairement que la cause de l'invalidité ou du décès devait être réellement le service militaire, et non simplement le fait qu'un homme est décédé ou qu'il est devenu invalide pendant qu'il portait l'uniforme.

L'article tel que modifié se lit comme suit:—

> "II. La Commission doit accorder les pensions aux ou relativement aux membres des forces devenus invalides, conformément aux taux énoncés à l'Annexe A. de la présente loi, et relativement aux membres des forces qui sont énoncés à l'Annexe B. de la présente loi, lorsque l'invalidité ou le décès au sujet duquel ou de laquelle la demande de pension et faite pouvait être attribuée au service militaire *comme tel.*"

En présence du Comité de 1921 l'opinion a été de nouveau clairement exprimée que ce principe "causé par le service militaire" ne devait pas s'appliquer aux hommes licenciés des T.E.C. mais bien aux hommes présentement affectés au service militaire.

Voir le procès-verbal du comité de 1921, page 105, (dossier p. 105), où il est question d'une discussion relativement à l'effet de l'addition des mots "comme tel". Le colonel Thompson, le président de la Commission des Pensions, et le Dr Burgess, l'un des médecins consultants adjoints de la Commission des Pensions, venaient d'expliquer le sens de la modification et le président suppléant du Comité (M. Nesbitt) intervint sur le champ pour résumer l'impression généralement acceptée quant à l'effet de cette modification et s'exprima comme suit:

> "Le Président suppléant:—La modification projetée ne doit affecter que ceux qui sont présentement dans le service militaire."

Et il n'y eut personne pour suggérer que cette opinion n'était pas exacte.

Voir aussi Dossier p. 10, où M. Cronyn, le président du Comité de la Chambre, Débat 1921, p. 4365, explique la signification de l'addition des mots "comme tel".

> M. Power: "Je désirerais demander au Président du Comité (M. Cronyn) de nous expliquer ce que signifie l'addition à l'article II des mots "comme tel"? Quelle est la portée de la modification?"
>
> M. Cronyn: L'article II de la loi primitive a été modifié à la dernière session du Parlement de manière à se lire comme suit:
>
> > La Commission doit accorder les pensions aux membres ou relativement aux membres des forces devenus invalides, conformément aux taux énoncés à l'Annexe A de la présente loi, et relativement aux membres des forces qui sont décédés conformément aux taux énoncés à l'Annexe B de la présente loi, lorsque l'invalidité ou le décès au sujet duquel ou de laquelle la demande de pension est faite pouvait être attribuée au service militaire."
>
> Sur l'avis ou la recommandation de la Commission des Pensions on projette d'ajouter à cette disposition les mots "comme tel".
>
> M. Power: "Pourquoi le service militaire "comme tel"? Quelle est la distinction?

M. Cronyn: Je crois que mon honorable ami se rappellera les discussions que nous avons eues à des séances antérieures du comité sur ce point. Notre loi des pensions différant des lois d'un grand nombre d'autres pays n'était réellement pas autre chose qu'une assurance pour les membres de la force expéditionnaire canadienne. En d'autres termes: si ces membres, par suite de presque n'importe quel autre motif que leur inconduite volontaire, étaient blessés ou se faisaient tuer pendant leur terme de service, eux ou leurs dépendants recevaient une pension. On a cru que depuis la fin de la guerre, cette base de pension devait seulement être accordée *à l'égard de ceux qui font encore du service militaire ou naval pour le Canada,* si l'accident dont ils ont été victimes a été causé par leur service militaire comme tel.

L'amendement a été adopté et a été sanctionné le 4 juin 1921.

Dans l'intervalle le changement d'administration avait eu lieu, et le personnel des pensions dans les différentes provinces avait été absorbé par le M.R.S.V.C., avec le Dr Arnold en qualité de directeur des services médicaux. Des instructions basées sur les amendements de 1921 ont été par conséquent transmises, non pas directement par l'entremise de la commission des Pensions, mais par l'entremise du M.R.S.V.C., et la lettre circulaire n°1559 (Ex 19 H. D. D.) a été envoyée à la date du 25 juin 1921, adressée aux directeurs médicaux d'unités et aux examinateurs médicaux et signés par le docteur Arnold. Cette lettre suppose que la deuxième clause conditionnelle à l'article II de la loi de 1919, a effectivement empêché les anciens membres des forces et leurs dépendants, de profiter des avantages offerts par le "principe d'assurance", après la déclaration de la paix. Elle suppose que la déclaration de la paix a été promulguée le 10 janvier 1920. Elle ne tient pas compte de la prétention soutenue maintenant que l'amendement de 1920 avait reculé jusqu'au 1er septembre 1920, l'application des restrictions de la deuxième clause conditionnelle à l'article II, parce que cette lettre déclare expressément que la modification à la loi était en vigueur après le 10 janvier 1920. Le premier alinéa démontre qu'on avait rencontré des difficultés dans l'interprétation de la loi, et cette déclaration avait été faite dans le but d'éclaircir les points obscurs. Le mémoire est cité au long, mais les notes dans la marge ont été insérées par la commission afin de faire voir quelle autorité la commission suppose que l'on a invoquée, pour faire les déclarations dans les alinéas respectifs. La commission a aussi indiqué par un X, au commencement des paragraphes, ces paragraphes l'A. V. G. G. prétend que l'on n'aurait pas dû appliquer aux hommes licenciés avant la déclaration de la paix, si la deuxième clause conditionnelle à l'article II de la loi de 1919 avait été interprétée selon l'intention du Parlement, et si l'on avait exécuté les assurances comme quoi les amendements de 1920 n'influençaient pas les hommes de la F.E.C. licenciés.

L.C. N° 1559

MINISTÈRE DU RÉTABLISSEMENT CIVIL DES SOLDATS

OTTAWA, le 25 juin 1923.

Aux directeurs médicaux d'unités et aux médecins examinateurs.

Indiquez votre réponse ainsi:
D.M.S.
Liasse 8-500

Sujet: *Article 11 de la Loi des Pensions*

(Les notes dans la marge sont insérées par la Commission)

Il a existé en apparence quelque doute dans le passé en ce qui a trait à l'interprétation de l'article 11 de la Loi des Pensions et de son amendement. La Commission des pensions a donc émis la déclaration suivante. Les examinateurs médicaux faisant des recommandations ayant trait aux pensions seront régis en conséquence.

(1919, art. 11, 1ère clause)

"1. Avant le 10 janvier 1920 et à cette date, les dépendants étaient éligibles à une pension, si la mort du membre des forces s'était produite pendant son service (sauf pour inconduite)".

(1919, art. 11, 2ème clause conditionnelle)

X

"2. Après le 10 janvier 1920, jour de la déclaration de la paix, les dépendants des anciens membres des forces n'étaient pas pensionnables, à moins que le décès ne résultât directement du service militaire, (sauf les dépendants des pensionnaires dans les clauses 1-5)."

(1921, modific. à l'art. 11)

"3. Le et après le 1er septembre 1921, les dépendants (sauf les dépendants des pensionnaires dans les classes 1-5) ne seront pas pensionnables à moins que la mort ne soit imputable au service militaire, comme tel, ce qui revient pratiquement à ce que la loi était après janvier 1920.".

RÉCLAMATIONS POUR INVALIDITÉ

(1919, art. 11, 1ère clause)

1. Avant le 10 janvier 1920 et y compris cette date, les membres des forces étaient pensionnables si leur invalidité n'avait pas été causée par leur mauvaise conduite, qu'elle était imputable à leur service, ou que celui-ci la leur avait contractée ou l'avait aggravée.

(1919, art. 11, 2ème clause conditionnelle)

X

2. Une invalidité contractée après le 10 janvier 1920, n'était pas pensionnable à moins qu'elle ne résultât directement du service militaire.

(1920, amend. à l'art. 11)

X

3. Une invalidité contractée le et après le 1er septembre 1920, n'était pas pensionnable à moins que l'invalidité ne fut attrirbuable au service militaire.

(1921, amend. à l'art. 11)

X

4. Une incapacité contractée le et après le 1er septembre 1921, ne sera pas pensionnable à moins qu'elle n'ait été causée par le service militaire, comme tel, ce qui veut dire pratiquement la même chose que le résultat direct du service militaire."

W. C. Arnold,
Directeur des services médicaux.

Un mois plus tard, le 20 juillet 1921, (Ex. H.D.D. 27 et 30) le sous-ministre adjoint du M.R.S.V.C. a transmis aux chefs des divisions à Ottawa, aux directeurs d'unités de l'administration et aux directeurs médicaux d'unités, des notes qui avaient été compilés par la Commission des pensions au sujet des modifications à la Loi des Pensions pour 1921. La lettre couvrant ces points se lisait comme suit:—

L.C. N° 1588

Ottawa, le 20 juillet 1921.

Aux chefs de divisions, Ottawa,
Directeurs d'unités de l'administration,
Directeurs médicaux d'unités

Indiquez dans votre réponse
A l'intention du sous-ministre adjoint.

Sujet: *Modifications à la Loi des Pensions* ....

Ci-annexées se trouvent certaines notes sur la Loi des Pensions *compilées par le Commission des pensions pour le Canada* sur les modifications à la Loi des Pensions autorisées à la dernière session du Parlement.

E. H. Scammell,
Sous-ministre adjoint.

P.R. 2887

La note au sujet de l'article 11 (la modification "comme tel" se lisait ainsi:—

Notes sur les modifications à la Loi des Pensions de 1921

Puis suivait une citation verbale de l'article 11 tel que modifié avec les commentaires suivants:—

"La modification apportée à cet article provient de l'addition des mots "comme tel" et appuie sur le fait que les décès ou les invalidités afin de donner droit à une pension doivent être directement imputables au service militaire" ....

Il semble que jusqu'à cette époque l'A.V.G.G. n'avait pas réalisé que le principe du "causée par le service" était appliqué contre les hommes licenciés et leurs dépendants, mais vers cette époque, on a commencé à sentir le changement dans la ligne de conduite. M. C. G. MacNeil, le secrétaire pour le Dominion de l'A.V.G.G. dit dans son témoignage (page 107 des procès-verbaux):—

M. MacNeil: "Il a été découvert que durant la dernière partie de 1921 et au commencement de 1922 la commission a inauguré une ligne de conduite au sujet des réclamations qui étaient alors présentées. Celles-ci demandait la preuve que l'invalidité pour laquelle les pensions étaient réclamées était attribuable au service militaire, comme tel. C'est ce qui a soulevé le point litigieux."

Des témoignages démontrent que jusqu'à l'enquête actuelle, il était extrêmement difficile même pour ceux qui administraient la loi, de se rappeler clairement ce qu'étaient les droits des hommes de la F.E.C. On se rappellera que la coutume suivie par la Commission des pensions était de pensionner un homme de la F.E.C. licencié avant la déclaration de la paix, s'il pouvait faire voir par la continuité de son invalidité que celle-ci avait été réellement contractée pendant son service, mais la déposition du docteur Burgess (procès-verbaux, pages 244-5) a eu pour effet que cet homme devait démontrer que l'invalidité dont il était atteint était attribuable à son service.

Le docteur Burgess a rendu le témoignage suivant:—

> Q. Vous a-t-on donné des instructions d'aucun genre relativement à la disposition des cas des F.E.C. après l'amendement du 1er septembre 1921. C'est-à-dire, les instructions que vous avez reçues laissaient-elles entendre, et avez-vous compris qu'un homme demandant une pension après le 1er septembre 1920, devait démontrer que son invalidité était imputable au service militaire?—R. C'est ce que j'ai compris.
>
> Q. Avant le 1er septembre 1920 cela suffisait si l'homme démontrait qu'il avait contracté son invalidité pendant son service?—R. Oui.
>
> Q. Avez-vous été d'avis en tant qu'il s'agit de vous, en votre qualité de conseil médical, relativement aux hommes de la F.E.C., qu'après le 1er septembre 1920, les hommes doivent démontrer ou il faut qu'il soit démontré que leur invalidité est imputable au service militaire?—R. Oui.
>
> Q. Par comparaison avec "contractée lors du service militaire?—R. Oui.
>
> Q. Je suppose que dans votre lettre au sujet de ce caporal Holmes, que vous employez ces termes à dessein, lorsque vous dites que dans son cas son invalidité n'est pas imputable au service militaire?—R. Oui.
>
> Q. *N'avez-vous pas voulu dire "contractée lors du service militaire"?*—R. Non, attribuable à.
>
> Q. *Et vous avez estimé que cela était une preuve suffisante pour l'appliquer au cas de Holmes?*—R. Oui.
>
> Q. *Est-ce là l'épreuve que vous avez appliquée dans tous les cas aux hommes de la F.E.C.?—R. Je le pense.*
>
> Q. Connaissez-vous quelque entente, ou soi-disant entente comme quoi ces mots "attribuable à" ne devaient pas s'appliquer aux hommes de la F.E.C.? En avez-vous déjà entendu parler? Il n'y a pas de doute que vous n'avez rien eu à faire avec cela.—R. Je ne saisis pas très bien où vous voulez en venir. *Voulez-vous dire si j'ai compris qu'un homme de la F.E.C. qui avait contracté une invalidité pendant son service "attribuable à" ce service que cela ne s'appliquait pas à son cas?*
>
> Q. Oui.—R. Je n'ai pas compris cela.
>
> (Voir aussi la déposition du docteur Burgess à la page 255 des procès-verbaux où appert une déclaration semblable de la coutume suivie.)

A cause de tous les témoignages donnés, il est évident que ce qui précède n'était ni la coutume ni la loi, et en dépit de cette déposition, la commission ne croit aucunement que le docteur Burgess lui-même ait strictement appliqué cette interprétation, même si, comme la chose sera mentionnée plus tard, il ait très souvent donné comme motif du refus de la pension aux hommes de la F.E.C., le fait qu'il n'avait pas été démontré que l'invalidité était "directement attribuable au service" ou qu'elle "résultait directement du service militaire."

Le docteur Burgess était le conseil médical adjoint qui a disposé d'un grand nombre des cas difficiles, et bien que l'on puisse accorder beaucoup de latitude pour l'état confus des affaires à cause de l'interprétation compliquée de la loi, en même temps il est difficile de s'étonner que les représentants des vétérans

éprouvaient quelque difficulté à comprendre les principes d'après lesquels la loi était administrée, et que, comme M. MacNeil l'a dit, les décisions ne furent pas trouvées conséquentes.

En octobre 1921, l'erreur commise à propos de la déclaration de la paix a été évidemment découverte et le secrétaire de la Commission des pensions a émis une note le 22 octobre 1921, (Ex. 32 H.D.D.), adressée au sous-ministre du M.R. S.V.C. revisant les règlements contenus dans la lettre circulaire du docteur Arnold n° 1559 (Ex. 19, H.D.D.) et changeant la date "10 janvier 1920", (que l'on avait précédemment prise comme étant celle de la déclaration de la paix) en celle du "31 août 1920", la date à laquelle le principe de "causée par le service" a été mis en vigueur par les amendements de 1920. Une partie de cette note est citée plus bas. La commission a inséré les notes dans la marge pour indiquer ce qu'elle suppose être l'autorité sur laquelle l'on s'est basé pour les déclarations dans les alinéas respectifs. La commission a aussi indiqué par un X, au commencement de l'alinéa, ces alinéas que l'A.V.G.G. prétend que l'on n'aurait pas dû appliquer aux hommes licenciés avant la déclaration de la paix:—

Article 11 de la loi des Pensions

> En vertu d'un arrêté ministériel impérial daté du 10 août 1921, la date de la "fin de la présente guerre" est déclarée comme étant à minuit le 31 août 1921. Un arrêté ministériel antérieur donnant le 10 janvier 1920, comme la date de la "fin de la guerre avec l'Allemagne" a été accepté comme étant la date de le déclaration de la paix pour les fins de la loi des Pensions. Elle devra être revisée et le 31 août 1921, substitué à sa place.

La lettre circulaire n° 1559 devrait donc être amendée comme suit:—
(Les notes dans la marge sont insérées par la commission).

RÉCLAMATION POUR DÉCÈS 1920

(Loi de 1919 art. 11 amend. de 1920 art. 29)

1. Avant le 31 août 1920 inclusivement, les dépendants étaient éligibles à une pension si la mort du membre des forces était survenue pendant son service.

(Amendements de 1920 nouv. art. 11)

X 2. Le et après le 1er septembre 1920, les dépendants des anciens membres des forces n'étaient pas pensionnables à moins que la mort ne fût imputable au service militaire (sauf les dépendants des pensionnaires dans les classes 1-5).

(1921 Modif. à l'art. 11)

X 3. Après le 1er septembre 1921, inclusivement, les dépendants (sauf les dépendants des pensionnaires dans les classes 1-5) ne seront pas pensionnables à moins que la mort ne soit attribuable au service militaire comme tel.

RÉCLAMATION POUR INVALIDITÉ

(Loi de 1919, art 11 Loi de 1920 art. 29).

1. Avant le 31 août 1920 inclusivement, les membres des forces étaient pensionnables si leur invalidité n'avait pas été causée par inconduite, qu'elle

était attribuable au service, qu'ils l'avaient contractée pendant leur service ou que celui-ci l'avait aggravée.

(Amend, de 1920 au nouv. art. 11).

X 2. Une invalidité contractée après le 1er septembre 1920, inclusivement, ne donnait pas le droit à une pension, à moins que cette invalidité pût être attribuée au service militaire.

(Amend. de 1921 à l'art. 11).

X 3. Une invalidité contractée après le 1er septembre 1921, ne donnera pas droit à une pension, à moins d'être causée par le service militaire, comme tel.

Commission des Pensions du Canada,
Le Secrétaire.

L'effet de ce qui précède, c'est que même si le principe du "causée par le service" devait être appliqué aux hommes de la F.E.C. et à leurs dépendants, les amendements de 1920 l'avaient présenté un an trop tôt.

Rien ne démontre que l'on a pris des mesures afin d'attirer ces cas à l'attention du gouvernement ou du Parlement, afin que l'un ou l'autre y remédie. Les preuves de ces cas ont été données à la commission. De fait, dans l'un de ces cas la mort est survenue avant le 1er septembre 1920, et la pension avait été refusée en juin 1920, parce qu'elle n'était pas le résultat direct du service militaire. L'affaire a été amenée directement à l'attention de la Commission des Pensions, après l'émission de la note rectificative d'octobre 1921, et cependant, différentes lettres ont été écrites à l'A.V.G.G. dans les premiers mois de 1922 refusant la pension, bien que l'on admettait que la cause de la mort dépendait du service ou avait fait des progrès au cours de celui-ci—et ce ne fut pas avant le 15 juin 1922, et après d'autres efforts de l'A.V.G.G., que la pension fut enfin accordée à la veuve, neuf mois après la découverte de l'erreur commise, et deux ans après la mort.

RÉSULTAT PRATIQUE—MESURE SELON LAQUELLE LES CAS SONT TOUCHÉS

Après cet examen nécessairement compliqué et monotone de la loi, des instructions émises à ce sujet et des principes d'après lesquels la loi a été administrée, la considération pratique c'est de décider si un nombre appréciable de cas ont été lésés à cause de la situation exposée en détails, bien que le refus d'une pension qui aurait dû être accordée soit sans doute important.

(1) *Relativement au cas du "chaînon abssent"*: Les témoignages concernant un ou deux cas ont été vraiment soumis à la commission. On admet que ces cas auraient été pensionnables d'après la loi primitive des pensions, si la deuxième clause conditionnelle à l'article 11 n'avait pas été interprétée comme applicable aux hommes de la F.E.C. licenciés, et le colonel Thompson a reconnu franchement qu'il y avait quelques cas contre lesquels on avait rendu des décisions défavorables à cause de cette interprétation.

(2) *Au sujet des réclamations des dépendants* pour le décès résultant d'une incapacité contractée pendant le service, on a fourni les témoignages au sujet de plusieurs de celles-ci, pour lesquelles la pension a été refusée parce que la mort était survenue après le 1er septembre 1920. On admettait au sujet de ces réclamations que la pension aurait été accordée si la mort était survenue avant cette date, et M. Paton a dit (page 1032 des procès-verbaux) ne pas douter pouvoir produire bien des cas de ce genre.

(3) A propos de l'avencement de la date de la déclaration de la paix, on a parlé dans les témoignages de quelques cas où la mort était survenu entre le 1er septembre 1920, et le 1er septembre 1921, et pour lesquels on admettait que même si la deuxième clause conditionnelle de l'article 11 s'était appliquée, les dépendants auraient été pensionnés, sans l'amendement de 1920 qui a amené de fait la déclaration de la paix un an trop tôt.

L'on doit se rappeler que les cas individuels ont été cités devant la commission simplement comme des cas types et non pas comme épuisant aucunement les classes qu'ils représentaient.

On peut supposer en toute sûreté qu'il existe un nombre considérable de dépendants à qui l'on avait déjà refusé des pensions à cause des amendements de 1920, et de nouvelles réclamations continueront à arriver à mesure que les décès surviendront.

CAS LÉSÉS PAR LA DÉCLARATION DE LA COMMISSION DES PENSIONS AUX POSTULANTS DE LA RAISON POUR LAQUELLE LA PENSION LEUR EST REFUSÉE

Jusqu'ici les cas disputés ont été ceux des personnes directement touchées par le statut et par l'interprétation qu'on en a fait, et il a été supposé que les cas des dépendants et les cas du "chaînon manquant" ont été les seuls à qui le principe d'assurance a été refusé. Cependant, il est permis d'avoir de forts doutes que ce furent les seuls cas. Le principe général c'est que la pension n'est pas refusée si l'invalidité, bien que faisant son apparition après le licenciement, peut être démontrée comme étant continue et entraînant un état d'invalidité présent lors du licenciement. Mais il a été présenté un très grand nombre de ces cas dans les témoignages où les hommes licenciés de la F.E.C. ont réclamé une pension pour des invalidités apparaissant après leur licenciement. A ceux qui ont réclamé la Commission des pensions a répondu qu'il doit être indiqué si l'invalidité était "attribuable au service comme tel" ou "seulement le résultat de son service" ou "directement attribuable au service militaire", ou que le "service lui-même" a causé l'invalidité, ou la commission a employé une expression semblable impliquant que le principe "causée par le service" est le seul qui s'applique.

L'on reconnaît que ces expressions n'exposent pas le seul motif d'après lequel on peut réclamer une pension. Elle suffiraient sans aucun doute si l'on démontrait que l'invalidité était "attribuable au service comme tel", mais il est également vrai qu'il est tout à fait suffisant de démontrer que l'invalidité survenant maintenant a été "contractée pendant le service", et les témoignages peuvent démontrer qu'il a toujours existé un état d'invalidité continu, même s'il était léger, à partir de l'époque du licenciement. Dire à un homme que son ivalidité doit être "attribuable au service comme tel" c'est virtuellement, dans bien des cas lui faire cesser tout effort pour obtenir une pension. Il sait que son invalidité a débuté lors de son service, mais il réalise qu'il lui est impossible de prouver qu'elle a été causée par son service. Tandis que s'il savait qu'il aurait une aussi bonne raison à offrir afin d'obtenir une pension, s'il pouvait faire voir que son état d'invalidité a "débuté pendant" (bien qu'il n'ait pas été causé par) son service, qu'il a continué et s'est développé jusqu'à l'époque de sa demande, il serait prêt à produire cette preuve.

Il a été dit à l'audience que le motif donné pour le refus de la pension n'était pas important, mais la commission ne peut être de cet avis. Celui qui demande une pension a droit de connaître la raison pour laquelle on refuse de la lui accorder, et c'est l'induire en erreur de lui dire qu'il doit faire connaître des faits particuliers sans mentionner que d'autres établiraient également son droit, Comme la chose doit être évidente, il est rien moins que facile de saisir l'appli-

cation de la Loi des Pensions du Canada, et lorsque ceux qui l'administrent, énoncent pour quelles raisons on peut réclamer une pension, on estime qu'elles devraient être exposées avec exactitude, et aussi complètement que la chose est nécessaire, afin d'assurer que le postulant ne sera pas porté à se désister d'une réclamation, que l'apparence des faits indique qu'il pourrait soutenir, si on lui disait précisément ce qui est nécessaire qu'il sache pour établir son droit.

Il serait absolument impossible d'imaginer le nombre de cas dont le sort se trouverait défavorablement influencé par l'insuffisance de ces déclarations; quant au remède, s'il est possible d'en trouver un maintenant, on devrait le chercher plutôt dans le mode d'application de la loi que dans une législation nouvelle.

RÉCAPITULATION ET CONCLUSIONS SUR L'ARTICLE 11

(*a*) La Loi des pensions de 1919 concerne essentiellement ceux qui ont fait du service durant la guerre, et elle s'applique aussi aux qulques membres demeurés au service après la conclusion de la paix pour déblayer les régions dévastées par la guerre. La force permanente ne tombe pas sous la juridiction de cette loi.

(*b*) La loi de 1919 stipulait que les pensions seraient payées d'après le principe en vigueur pour les assurances, c'est-à-dire pour toute invalidité survenue au cours du service bien qu'elle ne soit pas attribuable au service; mais subordonnément au deuxième paragraphe de l'article 11, il était entendu qu'après la déclaration de la paix, le Canada reviendrait au "principe du service."

(*c*) L'association des Vétérans de la grande guerer prétend que ce changement ne devait pas atteindre les membres de la force expéditionnaire canadienne pour les invalidités ou décès survenus au cours de leur service, tandis que la Commission des pensions soutient qu'il doit s'appliquer à tous les décès et invalidités survenus après la déclaration de la paix, qu'il s'agisse des membres de la force expéditionnaire canadienne qui ont été licenciés ou de ceux qui sont encore au service.

(*d*) La Commission est d'avis que le changement ne devait s'appliquer qu'à ceux qui ont continué de servir en temps de paix et ne concerne pas les membres de la force expéditionnaire canadienne qui ont été licenciés, pour les invalidités ou décès survenus au cours de leur service.

(*e*) Le colonel Belton, le conseil médical en chef de la Commission des pensions, est d'opinion que le changement ne doit pas atteindre les membres de la force expéditionnaire canadienne ni les personnes à leur charge ou dépendants. Le juge Margeson, l'un des commissaires, a une opinion tout à fait opposée, et M. Archibald, l'avocat conseil de la Commission est d'avis que les membres euxmêmes de la force expéditionnaire canadienne sont concernés, mais non pas les personnes à leur charge.

(*f*) Les représentants des soldats revenus du front ont cru que ce changement ne concernait pas les membres de la force expéditionnaire canadienne ni les personnes à leur charge.

(*g*) Voilà la situation embrouillée qui existait lorsque les amendements de 1920 ont été proposés.

(*h*) Par les amendements de 1920, la Commission des pensions avait l'intention de placer pour la première fois la force permanente sous la juridiction de cette loi.

(*i*) Elle voulait bien faire comprendre que le "principe du service" serait appliqué à ces hommes faisant du service militaire en temps de paix.

(*j*) Elle proposa donc de rééditer l'article 11 de la loi de 1919, avec le plan combiné du principe en vigueur pour les assurances et du "principe du service", et de substituer entièrement ce dernier principe.

(*k*) Les représentants des soldats revenus du front ont demandé, devant le comité parlemenaire de 1920 et ailleurs, si les membres de la force expéditionnaire canadienne ou les personnes à leur charge se trouvaient concernés dans ces amendements, et les représentants de la Commission des Pensions leur ont répondu que ces amendements ne les concernaient pas. Ils ont aussi promis que s'il fallait d'autres clauses pour sauvegarder les droits de ces hommes et des personnes à leur charge, elles seraient insérées dans la loi. Les représentants de l'association des Vétérans de la grande guerre ont accepté ces promesses et les amendements ont été adoptés.

(*l*) Le représentant de la Commission des pensions qui a fait cette promesse était sous l'impression que les soldats licenciés étaient déjà exceptés par le deuxième paragraphe de l'article 11 de la loi de 1919. De l'avis de la Commission, cette impression est erronée.

(*m*) Vu les conclusions de la Commission au sujet du sens et du but de la loi de 1919, on peut dire maintenant que cette promesse n'a pas été rachetée, parce que l'article 29 de la clause des Epargnes, dans son sens littéral, ne protège pas les droits acquis par les membres de la force expéditionnaire canadienne et par les personnes à leur charge en vertu de l'article 11 de la loi de 1919, mais conservait seulement les pensions pour invalidité ou décès survenus avant le premier décembre 1920 parmi les membres de la force expéditionnaire canadienne ou de toute autre force. Après cette date, le nouvel article 11 est venu en vigueur et s'applique aux membres licenciés de la force expéditionnaire canadienne et aux personnes à leur charge, aussi bien qu'à tous les autres, et cela signifie qu'après cette date, en interprétant strictement le statut, deux classes de cas, qui auparavant étaient placés sous le principe des assurances, se trouveraient exclus du privilège de la pension, à moins que le décès ou l'invalidité n'ait été causé par le service militaire.

(*n*) Ces classes sont les suivantes:

(1) Les dépendants de ceux qui sont décédés après le premier septembre 1920, même quand le décès est dû à une cause naturelle qui origine au cours du service, et même si le défunt recevait de son vivant une pension pour la lésion cause de ce décès (à moins que la pension n'ait été de 80 p. 100 ou plus);

(2) Les membres licenciés de la force expéditionnaire canadienne souffrant d'une invalidité qui peut être rapportée à la période de service, mais qui, lors de leur licenciement, ne pouvaient démontrer que leur condition physique n'était pas assez délabrée pour constituer une invalidité, c'est-à-dire les cas où manque la liaison de cause à effet, ou cas de récidive.

(*o*) Bien que cette stricte interprétation fusse apparemment préconisée par le juge Marcheson, qui était sous l'impression que c'était là la portée de la législation exprimée sous la forme de la loi de 1919, la Commission considère qu'il est extrêmement douteux pour elle-même et pour son personnel que les amendements dussent être compris de manière à mettre de côté ces dépendants. Les cas de récidive ne se sont pas présentés et n'étaient pas alors prévus, d'après les témoignages entendus.

(*p*) La Commission a répondu pleinement et franchement aux questions écrites posées par l'association des Vétérans de la grande guerre au sujet des diverses phases subies par les amendements de 1920, mais il n'a pas été posé de question concernant directement les cas des dépendants.

(*q*) Dans l'opinion de la Commission, les réponses données avertissent suffisamment les intéressés que les décès survenus après le premier septembre 1920 seraient traités sur une base différente, mais les promesses faites antérieurement

que les membres de la force expéditionnaire canadienne ne seraient pas concernés dans les amendements, et la possibilité de considérer le décès comme l'aboutissement naturel d'un invalidité méritant une pension, et par suite exigeant lui-même une pension, ont évidemment été considérées comme des motifs suffisants pour déclarer qu'il ne serait pas pris de mesures adverses aux intérêts de ces cas.

(*r*) Le statut a un autre effet adverse qu'on n'avait pas prévu: Par suite d'une erreur faite de bonne foi dans la date officielle de la déclaration de la paix, le principe du service s'est trouvé appliqué une année plus tôt qu'on n'avait l'intention de le faire.

(*s*) On a donné aux unités provinciales, des instructions basées sur le nouvel article, mais les directeurs médicaux des unités n'ont pas cru que ces instructions pouvaient changer la loi, et ils n'ont pas changé leur mode de recommander des pensions.

(*t*) Cependant, la Commission des pensions a étudié les cas des dépendants, lors de leur présentation, d'après le nouveau principe, et a simplement appliqué la loi dans le sens qu'elle croyait être la véritable interprétation, sans s'occuper des promesses faites par ceux qui avaient expliqué et adopté la loi, et sans faire aucune démarche pour attirer l'attention du gouvernement ou du Parlement sur l'injustice apparemment causé aux dépendants. Il est probable que jusqu'à présent il se soit présenté comparativement peu de cas où le décès n'était pas attribuable au service, et qu'une interprétation libérale ait été donné au mot "service", comprenant non seulement les devoirs militaires, mais aussi toute condition qui, au cours du service, pourrait avoir une portée quelconque sur l'invalidité.

(*u*) En 1921, le statut a été appliqué d'une manière encore plus rigide en exigeant la preuve que l'invalidité ou le décès était causé par le service militaire "comme tel"—mais encore une fois, on a promis devant le comité parlementaire et en présence des représentants de la Commission des pensions, sans un mot de protestation de leur part, que l'amendement ne s'appliquerait qu'au service militaire actuel.

(*v*) Peu de temps après l'adoption de cet amendement, le personnel dans les provinces de la Commission des pensions a été réuni au département du Rétablissement des soldats dans la vie civile, et le Dr Arnold qui comme directeur des services médicaux était chef du personnel médical du département du Rétablissement, devint de plus conseil médical en chef de la Commission des pensions, et assuma ainsi la direction générale du personnel médical de la Commission avec bureau aux quartiers généraux.

(*w*) Le 25 juin 1921, peu de temps après l'addition des mots "comme tel", des instructions ont été données sous la signature du Dr Arnold à titre de directeur des services médicaux, alléguant qu'apparemment il y avait eu dans le passé des doutes sur l'interprétation de l'article 11 de la Loi des pensions et de ses amendements, et décidant définitivement que le principe des assurances était abrogé concernant les décès et les invalidités survenus après le 20 janvier 1920, la date supposée véritable pour la déclaration de la paix. Ces instructions ne font pas de distinction entre les membres de la force expéditionnaire canadienne et les hommes de la force permanente, et elles reculent l'application du principe du service à environ huit mois en arrière, au 10 janvier 1920, au lieu du premier septembre 1920, la date fixée dans les amendements de 1920. On déclarait par là que le deuxième paragraphe de l'article 11 de la loi de 1919 devenait applicable aux membres de la force expéditionnaire canadienne, malgré la preuve faite devant la Commission que ce deuxième paragraphe, à part une exception, ne devait pas être mis en vigueur.

(*x*) Il est évident que la nouvelle administration s'efforçait de poser des principes d'administration plus explicites et que la Commission des pensions, dans la préparation de ces principes s'est guidée uniquement sur le sens littéral du statut et ne s'est pas occupée des discussions qui ont eu lieu auparavant. Ces discussions, tout en n'étant qu'un moyen impropre et irrégulier de constater l'intention virtuelle de la loi, ne doivent pas être mises entièrement à l'écart, si l'on se rappelle l'attitude libérale dont a fait montre le Parlement au sujet de cette législation, ainsi que les anomalies que l'on a constatées.

(*y*) Le 20 juillet 1921, il a été publié une note, préparée par la Commission des pensions, qui démontre que l'amendement de 1921 accentue l'interprétation que les décès et les invalidités, pour devenir le point de départ d'une pension, doivent être directement attribuables au service, et qui ne fait aucune distinction entre les membres licenciés de la force expéditionnaire canadienne et les autres soldats.

(*z*) A la connaissance de l'association des vétérans de la grande guerre, on n'a pas rencontré d'exemple où le principe du service ait été appliqué aux membres licenciés de la force expéditionnaire canadienne si ce n'est après que le changement de ligne de conduite effectués à la suite de l'interprétation des amendements est venu à leur connaissance, durant la dernière partie de 1921 et au commencement de 1922, au moyen de lettres reçues par eux et dans lesquelles il était spécifié que les membres licenciés de la force expéditionnaire canadienne et leurs dépendants devaient démontrer que l'invalidité était directement attribuable au service militaire "comme tel".

(*aa*) En octobre 1921, on a découvert que la date officielle de la déclaration de la paix était le 31 août 1921, au lieu de celle du 10 janvier 1920, et une note officielle a été envoyée par la Commission des pensions au département du Rétablissement des soldats dans la vie civile, revisant la délibération du 25 juin 1921, et changeant la date de l'abrogation du principe des assurances du 10 janvier 1920 au 31 août 1920. Cette dernière date était celle qui avait été choisie pour l'entrée en vigueur des amendements de 1920, mais avec une année d'avance sur la date officielle de la déclaration de la paix. Certes, si les amendements de 1920 n'avaient pas été adoptés, la date fixée dans cette note officielle aurait été le 31 août 1921, au lieu du 31 août 1920.

(*bb*) Les amendements de 1920 avaient fixé la date du premier septembre pour discontinuer l'application du principe des assurances en présumant que la déclaration de la paix devait dater du 10 janvier 1920. Bien qu'on ait trouvé cette supposition erronée, et que la date officielle de la déclaration de la paix soit le 31 août 1921, on ne semble pas avoir fait des démarches pour attirer l'attention du gouvernement ou du Parlement, sur des cas de pensions refusées qui auraient été accordées si la loi de 1920 n'avait pas fixé à une année d'avance la date de la déclaration de la paix.

(*cc*) Pour le seul cas connu où le principe du service ait été appliqué au détriment de dépendants, entre le 10 janvier 1920 et le premier septembre 1921, les témoignages entendus démontrent que la Commission ne s'est pas d'elle-même occupée de corriger l'erreur après que la vraie date de la déclaration de la paix a été connue, et ce n'est qu'après un délai de neuf mois, et à la suite de lettres multiples de la part des intéressés, que la pension a été accordée.

(*dd*) Il a été refusé un nombre assez fort de réclamations de dépendants, qui auraient été acceptées, si le principe des assurances n'avait pas été discontinué, et ces cas se multiplieront dans l'avenir à mesure que se produiront les décès.

(*ee*) Il est admis que quelques cas de récidive parmi les membres de la force expéditionnaire canadienne ont été produits, et ont été refusés sous prétexte que le principe des assurances était suspendu, et ces cas continueront de s'accumuler.

(*ff*) Il est moralement certain que des cas ont été jugés défavorablement par suite du manque de soin dans l'exposé des raisons précises militant en faveur d'une pension, d'où le requérant a conclu que les réclamations sont inutiles si certaines conditions ne sont pas remplies, tandis que d'après la loi et la coutume établie il y avait d'autres circonstances qui auraient pu établir une raison aussi forte d'accorder une pension, si on les avait fait connaître.

(*gg*) *Vu les raisons ci-dessus exposées,* la Commission est d'avis qu'il conviendrait d'établir des dispositions:—

a) pour le paiement de pensions aux dépendants des membres licenciés de la force expéditionnaire canadienne dans les cas de décès survenus depuis le premier septembre 1920, mais dus à des invalidités subies au cours du service. Cette classe comprendrait automatiquement les cas de dépendants qui ont été privés de pensions à cause de l'erreur dans la date de la déclaration de la paix; et il ne faut pas perdre de vue que si la mort est due à une invalidité du temps de guerre qui a récidivé, et que, si l'opinion exprimée ci-après, concernant les cas de récidive, doit prévaloir, les dépendants de ces cas de récidive doivent alors être bénéficiaires d'une pension au même titre que les autres, et il faudrait prendre des dispositions en conséquence.

b) Pour le paiement d'une pension dans les cas véritables de récidive qui ont été mis de côté (pourvu qu'ils ne soient pas exclus par l'article 13), et pour établir une ligne de conduite définie pour l'avenir, au sujet de ces cas, basée sur une limite de temps (imparti par les médecins) dans laquelle on pourrait raisonnablement supposer que toutes les invalidités relatives à la période de service devront apparaître. Il semblerait que l'article 13 de la loi, qui limite le temps d'application des pensions, a été adopté dans ce but.

TROISIÈME PARTIE

ARTICLE 25 (3) DE LA LOI DES PENSIONS

L'Association des vétérans de la Grande guerre émet la prétention suivante, en explication de son télégramme:

> "Que les règlements basés sur l'article 25 (3) de la Loi des pensions ont été modifiés par la Commission de manière à nullifier l'intention dudit article, et à causer l'annulation d'un grand nombre de pensions accordées antérieurement et le rejet des réclamations légitimes actuellement à l'étude."

L'article 25 (3) traite de l'effet que peut avoir sur l'éligibilité à la pension le fait qu'un soldat souffrait de quelque incapacité au moment de son enrôlement.

L'article 25 (3), tel que modifié, se lit comme suit:

> "Nulle déduction ne doit être opérée sur la pension d'un membre quelconque des forces qui a servi sur un théâtre réel de guerre, du fait de toute invalidité ou de toute prédisposition constitutionnelle antérieure à la date à laquelle il est devenu membre des forces; néanmoins, aucune pension ne doit être payée pour une invalidité ou prédisposition constitutionnelle intentionnellement cachée lors de l'enrôlement, qui était visible, n'était pas de nature à causer le rejet du service, ou était un vice congénital."

Prenons comme exemple le cas d'un homme accepté pour le service et classé A1. Il a servi en France, ou ailleurs, et a été blessé au feu. Au moment de lui accorder son congé, on découvre qu'il souffre d'une incapacité. La commission qui l'examine avant de lui accorder son congé est convaincue qu'il souffrait, totalement ou partiellement, de cette même incapacité au moment de son enrôlement, malgré qu'on l'ait classé A1. Il se présente alors la question très difficile de déterminer quelle proportion de l'incapacité constatée au moment de son congé est imputable au service, ou à quel point elle a été aggravée par le service, et quelle proportion existait avant l'enrôlement.

On exprima l'opinion que, dans le cas d'un homme classé A1, et appelé à courir les risques et à remplir les devoirs, ou qui a couru les risques ou rempli les devoirs, d'un soldat de cette classe, et qui souffre d'une incapacité au moment où on lui accorde son congé, le pays n'a pas le droit de prétendre que cet homme, classifié A1 pour les fins du service militaire, n'appartient pas à la même classe pour les fins de la pension.

Dans son témoinage, M. MacNeil a résumé de la manière suivante les raisons additionnelles pour lesquelles on ne devrait pas tenir compte de l'incapacité antérieure à l'enrôlement: (Dossier p. 124) :—

1. Les examens médicaux faits lors de l'enrôlement étaient défectueux.
2. Durant certaines périodes, on a relâché les règlements régissant les examens médicaux faits au moment de l'enrôlement, ou ultérieurement, parce qu'on avait un besoin pressant de renforts.
3. Aucune preuve certaine ne saurait être obtenue relativement aux conditions existantes avant l'enrôlement.

4. Il est impossible de calculer avec quelque exactitude le degré d'aggravation, ou de progression naturelle, dû au service.

5. La documentation relative aux conditions du service et à l'état du soldat au moment de son congé est souvent incomplète.

6. Les privations, la fatigue et la tension d'esprit endurées sur le champ de bataille demandent en toute justice que l'on adopte la conclusion générale que l'incapacité physique subséquente est imputable au service militaire.

Ce principe général fut accepté et, en 1918, avant l'adoption de la Loi des pensions, on avait fait deux règlements qui seront cités plus loin, et l'on avait passé un arrêté en Conseil (C.P. 3070) en date du 21 décembre 1918, rédigé pratiquement dans des termes identiques à ceux de l'article 25 (3) cité plus haut, avec cette différence qu'on n'avait fait aucune exception pour les cas où l'incapacité était "de nature à causer le rejet du service" ou "un vice congénital." En 1919, quand cette disposition fut ajoutée à la Loi des pensions, on ajouta une exception couvrant les cas où l'incapacité "n'était pas de nature à causer le rejet du service"; en 1921, on y ajouta une nouvelle exception pour les cas de "vice congénital."

DIVERGENCE DE VUES QUANT À LA SIGNIFICATION DE L'ARTICLE 25 (3)

L'Association des vétérans de la Grande guerre interprète cet article à l'effet qu'un soldat classé A1, et ayant servi en France, a droit à une pension pour toute incapacité dont il souffrait au moment de son congé, sans égard au fait que cette incapacité existait en tout ou en partie au moment de l'enrôlement. La seule exception à cette règle s'applique au soldat qui avait volontairement caché une incapacité, ou aux cas d'incapacité tellement évidente qu'on ne peut prétendre l'avoir passée inaperçue, ou aux cas d'incapacité congénitale. Dans ces cas exceptionnels, l'article de la loi ne s'appliquerait pas, et alors le pays ne serait responsable que de l'augmentation de l'incapacité pendant la période du service. En d'autres termes, l'Association des vétérans prétend que cet article signifie qu'un homme ayant servi en France doit être considéré comme apte au service au moment de son enrôlement.

Le Commission des pensions apporte deux restrictions à l'interprétation de l'article; elle prétend:

(1) Que l'article 25 (3) ne s'applique pas du tout, à moins que le soldat ait droit à une pension en vertu de l'article 11, pour quelque aggravation ou augmentation, pendant son service, de l'incapacité dont il souffrait avant son enrôlement.

(2) Qu'en vertu de cet article, dès que l'incapacité est diminuée en proportions égales à l'aggravation ou à l'augmentation survenues pendant le service, la pension doit être discontinuée entièrement.

L'Association des vétérans soutient:

(*a*) Que l'article lui-même ne contient aucune limitation de ce genre;

(*b*) Que, dans sa première interprétation de cet article, la Commission des pensions n'avait pas fait cette limitation, et ne l'avait pas reconnue en pratique;

(*c*) Que les règlements ultérieurs ont changé l'interprétation et la procédure.

Ce différend au sujet de l'article 25 (3) a probablement été la cause du télégramme qui fait le sujet de la présente enquête. Une résolution adoptée par la Commission des pensions, le 29 septembre 1921 (Ex. H.D.D. 18A), et renfermant la décision citée plus haut, fut portée à la connaissance de l'Association des vétérans, en mai 1922, et de là naquit la crainte d'une diminution des avantages de la loi par des règlements administratifs.

Les trois objections de l'Association des vétérans doivent être considérées séparément par rapport aux deux décisions visées:

1. *L'article 25 (3) n'accorde aucun droit à un soldat, à moins qu'il ne soit éligible à une pension en vertu de l'article 11.*

(a) Est-ce là l'intention de l'article?

On juge ordinairement de l'intention d'une loi par les termes dans lesquels elle est rédigée. L'Association des vétérans dispute l'interprétation de la Commission des pensions au point de vue légal. Ainsi que dans le cas de l'article 11 (2e partie), l'Association des vétérans a recours à l'histoire de cette législation pour démontrer qu'il était entendu et compris par ceux qui l'ont adopté que cet article créait un droit à la pension. Le 15 juin 1922 (le jour même où l'on publiait le télégramme qui fait le sujet de la présente enquête), la Commission des pensions obtenait une opinion du ministère de la Justice au sujet de l'effet légal de cet article, tel qu'il apparaît dans le statut.

Voici la lettre de la Commission des pensions et la réponse du ministère de la Justice:

Commission des pensions, 17-7-1,
15 juin 1922.

Au sous-ministre de la Justice,
Ottawa, Ont., Canada.

MONSIEUR,—A la suite de démarches de l'Association des vétérans de la Grande guerre, la Commission des pensions a été accusée de "dissimulation" et d'avoir fait des "règlements secrets" afin de priver les anciens soldats de leurs droits. A l'appui de cette accusation, l'Association des vétérans cite un mémorandum de la Commission, en date du 29 septembre 1921, dont vous trouverez une copie ci-annexée.

On demande votre opinion relativement à l'interprétation de l'article 11 de la Loi des pensions, chapitre 43 du statut de 1919, au regard de l'article 25 (3) du chapitre 43, 1919, tel que modifié par le chapitre 62 du statut de 1920.

La Commission estime que l'article 11 est le point le plus important de la loi, parce qu'il établit les conditions préalables à l'octroi des pensions; en outre, il implique l'un des principes qui sont à la base de la Loi des pensions.

La Commission est d'avis qu'il faut d'abord établir l'éligibilité en vertu de l'article 11, avant de pouvoir jouir des avantages de l'article 25 (3). En pratique, la loi est interprétée libéralement.

A titre d'exemples:

(*a*) Un soldat est jugé apte au service et accepté: après son arrivée en France, il se développe chez lui une maladie dont la science médicale fixe l'origine à une date antérieure à l'enrôlement et qui n'a pas été aggravée par le service. On lui accorde en plein la pension attribuable à son incapacité au moment où il est licencié.

(*b*) Un soldat souffrant d'une incapacité antérieure, dont il a donné les détails au moment de son enrôlement: borgne, par exemple, est congédié sans augmentation d'incapacité. On lui accorde aucune pension.

L'Association des vétérans de la Grande guerre prétend que l'article 25 (3) a été ajouté à la loi avec l'intention qu'un soldat parvenu dans une zone réelle de guerre et classé A1, soit ensuite considéré comme étant physiquement sain en ce qui a trait aux pensions.

On désire avoir votre avis sur les points suivants:

1. L'éligibilité à la pension doit-elle d'abord être établie en vertu de l'article 11, avant que l'on puisse appliquer l'article 25 (3)?

2. L'aggravation due au service d'un incapacité antérieure ayant cessé, y a-t-il éligibilité à la pension pour cette partie de l'incapacité qui existait antérieurement à l'enrôlement?

3. Jusqu'à quel point, s'il y a lieu, les exemples suivants ont-ils droit à une pension?

(*a*) Le soldat souffre d'une affection de l'oreille non apparente au moment de l'enrôlement, mais qui fut découverte subséquemment pendant son service, et progressa normalement. Il se rendit en France, et fut congédié en janvier 1920, alors que son incapacité fut estimée à 15 p. 100, dont aucune partie n'était imputable au service.

(*b*) Le soldat souffre d'une affection de l'oreille non apparente au moment de l'enrôlement, mais qui fut découverte subséquemment pendant son service. Il se rendit en France et fut congédié en janvier 1920, alors que son incapacité fut estimée à 15 p. 100, dont 10 p. 100 existaient antérieurement à son service et 5 p. 100 étaient dus à l'aggravation.

(*c*) Le soldat souffre d'une affection de l'oreille estimée à 10 p. 100. Il a servi en France et a été licencié sans changement dans son état et sans augmentation de son incapacité constatée au moment de son enrôlement.

Vorte tout dévoué,

(signé) J. Paton,
Secrétaire.

Ottawa, le 15 juin 1922.

Cher monsieur,—J'ai étudié les questions contenues dans votre lettre en date d'aujourd'hui et je répondrai de la manière suivante:

1e question.—L'éligibilité à la pension doit-elle d'abord être établie en vertu de l'article 11, avant que l'on puisse appliquer l'article 25 (3)?

Réponse: L'article 11 définit les conditions d'éligibilité à une pension, et l'on ne peut accorder de pension sauf aux soldats dont le cas répond à ces conditions. L'article 25 (3) ne s'applique qu'aux soldats qui ont déjà établi autrement leur éligibilité à une pension.

2e question.—L'aggravation due au service d'une incapacité antérieure ayant cessé, y a-t-il éligibilité à la pension pour cette partie de l'incapacité qui existait avant l'enrôlement?

Réponse: Je ne connais pas de disposition, et vous n'en mentionnez aucune qui autorise le paiement d'une pension pour une incapacité, aggravée ou non, qui a cessé d'exister.

3e question.—Dans quelle mesure, s'il y a lieu les exemples suivants ont-ils droit à une pension?

(*a*) Le soldat souffre d'une affection de l'oreille non apparente au moment de l'enrôlement, mais qui fut découverte subséquemment, pendant son service, et progressa normalement. Il se rendit en France, et fut congédié en janvier 1920, alors que son incapacité fut estimée à 15 p. 100 dont aucune partie n'était imputable au service.

Réponse: Cet homme n'a droit à aucune pension.

(*b*) Le soldat souffre d'une affection de l'oreille non apparente au moment de l'enrôlement, mais qui fut découverte subséquemment pendant son service, et progressa normalement. Il se rendit en France et fut congédié en janvier 1920, alors que son incapacité fut estimée à 15 pour 100, dont 10 pour 100 existaient antérieurement à son service et 5 pour 100 étaient dus à l'aggravation.

Réponse: Cet homme a droit à la pension accordée pour une incapacité de 15 pour 100.

(*c*) Le soldat souffre d'une affection de l'oreille estimée à 10 pour 100. Il a servi en France et a été licencié sans changement dans son état et sans augmentation de son incapacité constatée au moment de son enrôlement.

Réponse: Cet homme n'a droit à aucune pension.

Vous constaterez par ces réponses qu'à mon avis la politique suivie en pratique par la Commission dans les cas illustrés par l'exemple (*a*) a été plus favorable aux soldats que ne le comporte une stricte interprétation de la loi.

(signé) E. L. Newcombe
Sous-ministre de la Justice.

Remarque: En produisant cette lettre les réponses aux divers exemples compris dans dans la troisième question ont été placées sous leurs titres respectifs, alors qu'elles étaient toutes groupées dans le texte original.

La Commission des pensions a le droit de considérer cette opinon comme une confirmation de sa décision que l'éligibilité à une pension doit d'abord être établie en vertu de l'article 11, avant que l'on puisse se réclamer de l'article 25 (3). L'exemple (*c*) et la réponse indiquent que la présence d'une incapacité au moment où le soldat est congédié ne suffit pas à établir le droit à une pension en vertu de l'article 11, s'il peut être prouvé que cette incapacité existait dans la même mesure avant l'enrôlement. Il faut prendre pour acquis (bien que ce point ne soit pas très clair) qu'en répondant à l'exemple (*c*) le ministère de la Justice ne considérait pas l'incapacité antérieure à l'enrôlement comme " visible ".

L'Association des vétérans n'admet pas l'exactitude légale de ces conclusions en se basant sur le fait qu'elles produisent une anomalie évidente illustrée par l'exemple suivant: Deux soldats, A et B, reçoivent leur congé après une égale période de service en France. A ce moment, A souffre d'une incapacité de 25 pour 100, et B d'une incapacité de 30 pour 100. La Commission des pensions est en mesure de prouver que ces deux soldats souffraient d'une incapacité de 25 pour 100 au moment de leur enrôlement. A ne reçoit aucune pension pour son incapacité de 25 pour 100, tandis que B reçoit la pleine pension accordée pour une incapacité de 30 pour 100, parce qu'il a eu l'avantage de voir son incapacité s'aggraver de 5 pour 100 pendant sa période de service.

L'Association des vétérans prétend qu'on pourrait faire entièrement disparaître cette anomalie, en donnant à l'article l'interprétation qu'un homme qui a fait du service en France était censé être physiquement sain au moment de son enrôlement.

Même si l'on pouvait discuter la décision formelle de la Commission des pensions sur un point de droit abstrait et non sur un cas existant, l'autorité reconnue du sous-ministre de la Justice suffirait pour permettre à la Commission de considérer que la décision de la Commission des pensions, quant à la stricte construction légale exigeant que l'éligibilité à une pension doit être prouvée

d'après l'article 11 avant qu'on ne puisse appliquer l'article 25 (3), doit être acceptée pour les fins de l'enquête.

On doit se rappeler, cependant, que la Commission des pensions fait sa propre interprétation de la loi. Elle a déjà, dans une annotation publiée en 1919 (Ex. H.D.D. 49) donné à la loi l'interprétation qu'un soldat ayant servi en France a droit à la pension accordée pour son entière incapacité au moment de son licenciement, sans égard à l'incapacité dont il souffrait au moment de son enrôlement. Pour cette raison, et aussi à cause de l'historique de l'article, dont il sera question plus loin, la Commission aurait été justifiable d'adhérer à son interprétation primitive si l'on peut trouver dans la loi une raison suffisante. Voici quelques raisons qui pourraient justifier la première interprétation que la Commission des pensions avait faite de l'article de la loi. Pour prétendre qu'afin de pouvoir se réclamer de l'article 25 (3) un soldat doit avoir droit à une pension en vertu de l'article 11, on s'est apparemment basé sur la phrase suivante de l'article 25 (3): " Nulle déduction ne doit être opérée sur la pension ", etc. Il est possible que l'on attache trop d'importance au mot " pension ". D'après la méthode suivie au début, on déduisait du pour-cent total de l'incapacité au moment du licenciement, le pour-cent d'incapacité au moment de l'enrôlement. On prétendit que cette méthode ne devait pas être suivie dans le cas d'un soldat ayant servi en France, parce qu'il faut conclure que, s'il a pu faire son service, il devait être physiquement sain au moment de son enrôlement. On voulut donc mettre fin à ce système de déductions. Dans l'article 25 (3), on a employé les mots " nulle déduction ne doit être opérée sur la 'pension' ", mais le mot " pension " ne pouvait que signifier le pour-cent brut de l'incapacité au moment du licenciement duquel on faisait auparavant une déduction. Le fait que l'incapacité antérieure à l'enrôlement doit être déduite de la " pension " implique nécessairement que la " pension " dont il s'agit comprend cette incapacité. De deux choses l'une, soit qu'en vertu de l'article 11 un soldat soit *prima facie* éligible à une pension pour toute incapacité dont il peut souffrir au moment de son licenciement, ou soit que l'article 25 (3) crée implicitement, et en même temps, un droit à une pension pour l'incapacité totale existante au moment du licenciement et empêche une déduction de la somme brute. Le fait que la déduction (i.e. l'incapacité antérieure) peut être supérieure ou inférieure à l'incapacité brute paraît être immatériel. La loi défend de faire une déduction quelconque, ce qui implique qu'on ne doit pas tenir compte de l'incapacité antérieure à l'enrôlement.

HISTORIQUE DE L'ARTICLE 25 (3)

Jusqu'à un certain moment de l'année 1918, on déduisait du pour-cent déterminé de l'incapacité d'un soldat au moment de son licenciement le pour-cent de l'incapacité qu'on lui attribuait au moment de son enrôlement et on lui accordait une pension pour la différence. (*Voir* le témoignage du colonel Belton devant le comiét parlementaire, en 1918, vol. LIV; les documents parlementaires de la Chambre des Communes, vol. 2, page 333; et le dossier, page 127.)

Le 12 février 1918, la Commission des pensions adoptait la décision suivante (dossier p. 1419):—

> " Dans l'opinion de la Commission des pensions, les règlements gouvernant les pensions canadiennes veulent que le bénéfice du doute soit accordé aux candidats à une pension, *principalement s'il y a des dépendants en cause.*
>
> En conséquence, on doit accorder la pleine pension dans la plus grande partie des cas d'incapacité, ou de décès, constatés pendant la

période de service (excepté dans le cas de fraude, de graves erreurs au moment de l'enrôlement, ou de mauvaise conduite).

Les cas d'aggravation des conditions préexistantes à l'enrôlement (et les cas d'incapacité dus à l'inconduite) seront considérés individuellement. Si l'aspirant à une pension était apparemment en bonne santé au moment de son enrôlement (et depuis quelque temps antérieurement) et reste en bonne santé pendant les trois premiers mois de son service, la déduction pour l'incapacité préexistante sera minime. Ce règlement restera en vigueur jusqu'à ce que le prochain Parlement ait adopté une nouvelle loi.

Le 2 avril 1918, on établissait le règlement suivant (dossier p. 1419):

"IL A ÉTÉ RÉSOLU que l'incapacité ou le décès, dus à une aggravation d'un état préexistant à l'enrôlement, donneront droit à une pension tout comme s'ils étaient imputables au service lorsque:

(*a*) l'incapacité préexistante n'était pas apparente ou n'a pas été dissimulée volontairement lors de l'enrôlement, et ne s'est pas manifestée pendant une période raisonnable après l'enrôlement; ou

(*b*) l'incapacité préexistante, bien qu'apparente au moment de l'enrôlement, a été considérée comme un détail négligeable."

L'Association des vétérans fit des représentations au comité parlementaire, en 1918 (dossier, p.p. 130-131) au sujet du règlement suivant: "dans l'octroi des pensions, on ne devra pas tenir compte de l'incapacité, ou d'une aggravation d'incapacité, antérieures à l'enrôlement."

Le 10 mai 1918, M. Archibald, avocat conseil, écrivait au nom de la Commission des pensions à l'honorable M. Rowell, président du comité parlementaire, en 1918, citant la suggestion ci-haut mentionnée de l'Association des vétérans et mentionnant qu'elle avait été étudiée par la Commission des pensions et adoptée avec certaines modifications. Il citait aussi l'amendement suivant apporté aux règlements des pensions, et qui avait déjà été soumis par la Commission des pensions au comité parlementaire:

"Qu'une pension soit accordée lorsque l'incapacité devient apparente plus de trois mois après l'enrôlement ou l'engagement, pourvu qu'aucune pension ne soit accordée pour cette partie de l'incapacité qui existait au moment de l'enrôlement ou de l'engagement et qui aura été volontairement dissimulée, ou était apparente, ou est devenue apparente avant l'expiration des trois mois qui ont suivi l'enrôlement ou l'engagement."

Cela signifiait qu'une pension serait accordée pour toute incapacité constatée au moins trois mois après l'enrôlement, qu'elle ait existé antérieurement ou non, et en quelque lieu que le soldat ait fait son service, excepté seulement dans les cas de dissimulation volontaire, ou lorsque l'incapacité était apparente au moment de l'enrôlement ou devint apparente dans les trois mois qui suivirent.

Le major Todd, qui était membre de la Commission des pensions à ce moment (1918), rendit témoignage devant le comité de 1918 (Délibérations du comité parlementaire p. 279, et dossier p. 132). Il s'exprima dans les termes suivants, en parlant de l'amendement suggéré et mentionné plus haut:—

"Ce qui est à la base de notre recommandation—que M. Archibald vous a soumise—c'est qu'après trois mois de service, nous devrions considérer les soldats comme physiquement sains et leur accorder une pension pour toute leur incapacité. C'est l'une des questions les plus difficiles que nous ayons à résoudre et nos instructions ne sont pas suffisantes.

Q.—C'est-à-dire, faut-il cesser d'opérer une déduction pour l'incapacité antérieurement?—R.—Oui, c'est cela en résumé. Nous désirons des

instructions définies sur ce point. L'absence d'instructions définies rend notre situation excessivement difficile.

Le 20 mai 1918, le comité parlementaire spécial fit la recommandation suivante (1918, rapport du comité parlementaire, p. XI):

"Que nulle déduction ne soit opérée sur la pension d'un soldat ayant servi sur un théâtre réel de guerre, autre que le Royaume-Uni, du fait de toute incapacité, ou de toute prédisposition constitutionnelle antérieure à la date de son engagement, pourvu que l'incapacité antérieure ou la prédisposition constitutionnelle n'aient pas été volontairement cachées par le dit soldat, ou n'étaient pas apparentes au moment de son engagement."

On peut voir que cette recommandation diffère en deux points de la suggestion de la Commission des pensions:

(*a*) Elle commence par les mots "nulle déduction ne doit être opérée sur la pension" tandis que la suggestion de la Commission disait "qu'une pension soit accordée."

(*b*) Elle limite les avantages de l'article à ceux qui ont servi sur un théâtre réel de guerre, au lieu de les accorder à tous ceux qui se sont enrôlés.

Cette recommandation fut apparemment rédigée par M. Archibald, l'avocat conseil de la Commission des pensions, en collaboration avec M. Nickle. M. Archibald dit à ce sujet (dossier p. 1192):

"Je ne saurais dire ce qu'était l'intention du comité parlementaire à ce moment, ni ce que je voulais exprimer, si ce n'est que je faisais le raisonnement suivant: un soldat rendu au front doit être classé A1, à moins qu'il n'y ait quelque chose d'évident; et c'est sans doute pourquoi j'ai fait certains changements. Je n'ai pas songé à cette affaire depuis tantôt deux ans, mais je me souviens d'avoir ajouté à mes annotations sur la loi des pensions précisément ce qui suit: *"qu'un soldat a droit à une pension pour tout ce dont il souffre à son retour, à moins que l'incapacité ait été évidente dès le début. Je crois bien que c'est là l'opinion générale."*

C'est l'addition des mots "nulle déduction ne doit être opérée sur la pension" qui a créé toute la difficulté et l'on insiste pour qu'on leur attribue la signification que le major Todd avait à l'esprit quand il disait, comme on l'a rapporté plus haut, qu'un soldat ayant trois mois de service à son crédit devrait être considéré physiquement sain et devrait avoir droit à une pension pour toute incapacité dont il souffre.

On trouve une explication très plausible de l'emploi du mot "déduction", dans les délibérations du comité. On avait apparemment à l'esprit la déduction de l'incapacité antérieure à l'enrôlement de l'incapacité existante au moment du licenciement. Cette expression fut transformée de quelque façon en une déduction de l'incapacité antérieure sur la "pension", et de là il devint nécessaire de prouver qu'un soldat avait droit à une "pension"—et non pas seulement qu'il souffrait d'incapacité au moment de son licenciement—avant que l'article 25 (3) n'entre en jeu.

L'idée de la déduction de l'incapacité primitive de l'incapacité totale apparaît dans les citations que nous reproduisons ci-après. Le colonel Belton, parlant de la méthode suivie avant que l'on eût adopté l'article 25 (3), s'exprimait dans les termes suivants (1918, comité parlementaire, p. 86; dossier, p. 125):—

"On a adopté la méthode et la procédure de ne considérer que l'aggravation de l'état d'un soldat, au point de vue de son éligibilité à une

pension, c'est-à-dire que l'on déduit l'incapacité existante au moment de l'enrôlement de l'incapacité totale, et l'on n'accorde une pension que pour le degré d'incapacité survenu pendant le service."

Et encore: (Dossier, page 129) et M. Pardee, député, (Dossier, page 132).

Et aussi (Procès-verbaux du comité parlementaire 1922) où le colonel Arthurs, député, déclara avoir compris qu'aucune affection d'avant-guerre ne doit être "invoquée contre l'invalidité".

Le 2 juillet 1918, les règlements plus haut cités du 12 février 1918 et du 2 avril 1918 ont été remplacés par un nouveau règlement (Dossier, page 569) établi par une résolution de la Commission des pensions et dont la partie qui nous intéresse se lit comme suit:—

"IL A ÉTÉ RÉSOLU que nulle déduction ne doit être opérée sur la pension d'un membre quelconque des forces du fait de toute invalidité ou de toute prédisposition constitutionnelle antérieure à son enrôlement lorsque ce membre des forces a servi sur un théâtre réel de la guerre."

Puis suit une définition minutieuse des mots "Théâtre de la guerre"; et le règlement conclut en ces termes:—

"Il doit être entendu que les invalidités qui ont été intentionnellement cachées lors de l'enrôlement ou qui étaient visiblement apparentes à ce moment n'auront pas droit à la pension.

La résolution qui précède est conforme à la recommandation du Comité parlementaire des Pensions nommé par la Chambre des Communes à sa dernière session."

Plus tard, dans la même année, on a rédigé l'arrêté du Conseil 3070 en date du 21 décembre 1918. L'effet en était pratiquement le même que celui du règlement du 2 juillet 1918. Cet arrêté du Conseil se lit comme suit:—

"7A. *Nulle déduction ne doit être opérée sur la pension* d'un membre quelconque des forces qui a servi sur un théâtre réel de la guerre autre que le Royaume-Uni, du fait de toute invalidité ou de toute prédisposition conditionnelle antérieure à son enrôlement, pourvu que cette invalidité antérieure ou cette prédisposition constitutionnelle antérieure à l'enrôlement n'ait pas été intentionnellement cachée par ledit membre des forces ou n'était pas visiblement apparente chez ledit membre des forces lors de l'enrôlement. Les mots "théâtre de la guerre" tels qu'employés dans le présent article et dans l'article 7B doivent signifier tout pays où les forces militaires ou navales du Canada prennent contact avec l'ennemi sur terre, ou dans le cas des forces navales, toute étendue d'eau navigable."

En 1919 cet arrêté du Conseil a été pratiquement mot pour mot dans l'article 25 (3) de la Loi des Pensions.

L'honorable M. Rowell, président du Comité parlementaire, expliquant à la Chambre des Communes, le 29 juin 1919, l'effet des règlements existants (C.P. 3070 plus haut cité) et l'effet de l'article 25 (3) a bien clairement déclaré que rien ne limitait, pour le soldat qui a servi en France, le droit à la pension quelle qu'elle soit lors de son licenciement (Hansard, pages 4174 et 4176 et Dossier, page 3416):

"Lorsqu'un homme s'est rendu en France, il touche alors une pension sans tenir compte de l'invalidité quelconque d'avant guerre. Telle est la loi présentement en vigueur dans les Règlements des Pensions."

(Dossier, page 3417):

"Le Comité a eu à faire la distinction suivante. Un homme n'a pas droit à une pension du fait d'une invalidité d'avant-guerre. En d'autres termes, l'Etat lui paie une compensation pour une invalidité survenue ou aggravée pendant le service. L'Etat n'est nullement tenu de lui payer une compensation pour une invalidité qui existait antérieurement à son enrôlement. Mais le Comité a cru que lorsque le Service de Santé de l'armée avait accepté un homme et que lorsque cet homme s'était réellement rendu au front, nous devions laisser de côté toute question d'invalidité d'avant guerre et lui accorder une pension."

Cet article a été maintenu dans la loi pratiquement dans les mêmes termes jusqu'à ce jour.

Rien, absolument rien, ne prouve que la question de l'interprétation de l'article (exigeant l'élégibilité à une pension aux termes de l'article 11 avant que l'article 25 (3) devint opérant) se posait à l'esprit de ceux qui ont eu quelque chose à faire dans l'adoption de cette loi, et, tout ou moins, cette question ne fut même pas envisagée par celui qui l'a rédigée, par le président du Comité parlementaire ou les représentants de l'A.V.G.G. On ne constate, dans tous les cas, aucune démarche ou représentation de la part de la Commission des Pensions lorsque les règlements du 2 juillet 1918 et que l'arrêté du Conseil (C.P. 3070) ont été ainsi rédigés en 1918 ou lors de l'adoption de la loi de 1919, à l'effet que la loi serait exécutée autrement que conformément à sa stricte interprétation légale.

(*b*) L'interprétation donnée à l'Article 25 (3) par la Commission des Pensions exige-t-elle l'éligibilité à une pension aux *termes de l'article 11 et quelle a été la coutume suivie dès les débuts à ce sujet:*

Lorsque la loi de 1919 a été adoptée, les annotations (Ex.-H.D.D. 49) préparées par M. Archibald, avocat conseil de la Commission ont été publiées avec grande publicité. L'annotation à l'article 11 se lisait comme suit:

"Ceux qui se sont rendus en France ont droit à une pension pour toute *invalidité qui existe chez eux lors de la réforme* à moins que l'invalidité n'ait été visible ou intentionnellement cachée lors de l'enrôlement." et l'annotation à l'article 25 (3) se lisait comme suit:

"Pendant plus de deux ans, diverses organisations ont tenté de faire accorder les pensions d'après l'invalidité qui existe chez l'homme lors de sa réforme, que cette invalidité existât chez lui *en tout* ou en partie lors de son enrôlement, ou non. Dans les prermières années de la guerre, par suite, surtout des besoins de l'heure, on a enrôlé des hommes qui, tout en étant aptes au service pour lequel on les enrôlait, n'étaient pas absolument aptes au point de vue de l'emploi sur le marché général de la main-d'œuvre. On a aussi enrôlé un grand nombre d'hommes qui n'étaient même pas aptes pour les moins pénibles des devoirs de la vie militaire. Un grand nombre de ces incapables ont été réformés avant de quitter le Canada; un plus grand nombre encore ont été réformés en Angleterre; on n'a conduit en France que les hommes les plus aptes. De nouveau, on a enrôlé un grand nombre d'hommes, reconnus incapables pour faire du service sur la ligne de feu, dans les régiments forestiers, la construction des chemins de fer et autres régiments de ce genre. Le Comité parlementaire de 1918 en est venu à la conclusion que lorsqu'un soldat quelconque s'est rendu sur un théâtre réel de la guerre on doit *définitivement supposer qu'il était absolument apte lors de son enrôlement à moins* qu'on ne puisse prouver l'existence d'une invalidité antérieure à la date de l'enrôlement, volontairement cachée ou visible, ou qui n'était pas de nature à causer le rejet du service."

Rien ne pouvait être plus clair que cet exposé. M. Archibald a évidemment pris la position que tout profane prendrait et a compris qu'il fallait accorder la pension pour invalidité lors de la réforme lorsque l'homme s'était rendu en France et lorsque l'invalidité n'était pas visible lors de l'enrôlement et n'avait pas été volontairement cachée.

Mais alors, la question se pose de savoir si cette interprétation a été, de fait, mise en pratique jusqu'au mois de septembre 1921. Puisque l'homme qui s'était rendu en France était définitivement censé avoir été absolument apte lors de l'enrôlement (comme le dit l'annotation), alors l'homme qui s'était rendu en France était éligible à une pension pour toute invalidité existant chez lui lors de sa réforme, et on n'essaierait pas de découvrir si de fait cette invalidité existait avant l'enrôlement. C'était accorder une pension à celui dont l'invalidité antérieure à la date de l'enrôlement n'avait pas été aggravée, mais la question se pose de savoir si cette interprétation a été appliquée de fait à un cas de ce genre. Les témoignages sont bien contradictoires et la preuve difficile à suivre.

M. Ahern, ancien secrétaire de la Commission des pensions, a déclaré (Dossier, page 888) qu'à ce dont il se rappelait la coutume suivie par la Commission consistait à prouver l'éligibilité aux termes de l'article 11.

La plupart des directeurs des services médicaux étaient sous l'impression que l'éligibilité aux termes de l'article 11 était nécessaire. Un des directeurs des services de santé était sous l'impression que l'on supposait l'aggravation ou l'augmentation de l'invalidité pendant le service dans les cas d'invalidité antérieure à la date de l'enrôlement lorsque le soldat s'était rendu en France. (Dossier, pages 485, 486 et 488). On trouvera les témoignages des directeurs des services de santé aux pages suivantes du Dossier:

Dr Lundon, (Dossier, page 698) Montréal.

Dr Hewitt, (Dossier, page 762) Toronto.

Dr Ellis, (Dossier, page 910) Halifax.

Dr. McIvor, (Dossier, page 538) Winnipeg.

Dr Johnson, (Dossier, page 600) Calgary.

Dr Wickware, (Dossier, page 931) Regina.

Le colonel Thompson a déclaré devant le comité parlementaire (Procès-verbaux du Comité Parlementaire, 1922, page 396, Dossier, page 1290) que la résolution du 29 septembre 1921, exigeant l'éligibilité aux termes de l'article 11 antérieurement à l'article 25 (3), n'était qu'un résumé de la coutume suivie antérieurement.

Ce qui ressort du témoignage du juge Margeson c'est que au sens légal, il accepte l'interprétation de l'article 25 (3) exigeant qu'existe d'abord l'éligibilité aux termes de l'article 11 (Dossier, page 1041) et il laisse entendre qu'il fallait d'abord établir le droit à la pension aux termes de l'article 11 avant de pouvoir appliquer l'article 25 (3), (Dossier, pages 1036, 1039 et 1041); mais il ajoute qu'il pourrait bien "difficilement concevoir" un cas où la pension ne serait pas payée lorsque le soldat s'est rendu en France et qu'il était atteint d'une invalidité lors de la réforme (Dossier, pages 1040, 1041). Il se sert des expressions suivantes:—

> "Je ne puis croire, à l'heure actuelle, que j'en refuserais un seul." (Dossier, page 1038).
>
> "Je ne connais aucun cas où la pension a été refusée lorsque le soldat s'est rendu en France." (Dossier, page 1041).

"Il faudrait démontrer à l'évidence que le service militaire n'a aucunement nui à la santé de cet homme au point de lui donner un droit à la pension." Dossier, page 1037).

(5-114)

Il signale de plus le fait qu'en pratique la Commission des pensions a supposé que lorsqu'un homme avait servi en France et était d'une invalidité lors de la réforme, cet homme avait droit à une pension aux termes de l'article 11 et, par conséquent, pouvait bénéficier de l'article 25 (3) (Dossier, page 1036).

Q.—"Dois-je comprendre, à ce que vous dites, que l'on supposerait l'aggravation ou le droit à une pension?"

R.—"Je crois que lorsque le parlement a rédigé cet article, c'était justement l'expression de sa pensée. *Il aurait un droit à la pension aux termes de l'article* (*a*) *du simple fait qu'il s'est rendu en France.*"

Q.—"Dites-vous que c'était là la coutume suivie par la Commission lorsque vous en étiez membre?"

R.—"C'est bien cela. Je ne dis pas que tous l'ont obtenus, mais je dis que c'est ce que nous avons essayé de faire."

et de nouveau (Dossier, page 1266—citant les procès-verbaux du Comité parlementaire, page 328):

"C'est mon opinion que lorsqu'un homme s'est de fait rendu en France, qu'il ait ou non caché quelque chose il devrait recevoir une pension—lorsqu'il s'est rendu sur le théâtre de la guerre. Sans doute, il appartient à la Commission de décider de la chose."

Le Dr Burgess a exprimé la même opinion devant le Comité parlementaire de 1920 (Procès-verbaux du Comité, page 120, Dossier, page 1263) en ces termes:

"Le fait qu'il a agi ainsi (c'est-à-dire qu'il se soit rendu en France) est censé être une preuve que l'invalidité dont il était atteint auparavant était négligeable." et plus loin à la même page:

"Personnellement je crois que lorsqu'un homme s'est rendu en France et qu'il a servi sur la ligne de feu il est juste de supposer que toute invalidité dont il pouvait être atteint avant l'enrôlement était négligeable."

Mais, bien que cette interprétation soit assez large pour s'appliquer à tous les cas, il n'est pas clair que le Dr Burgess pensait alors au cas d'un homme chez qui le service n'a pas causé une augmentation de l'invalidité, parce qu'il se sert des mots "aucune déduction" dans les réponses qu'il avait données tout juste avant celle qui précède (Dossier, page 1262).

Le colonel Belton, ancien médecin consultant en chef, déclare que, de fait, la coutume suivie était bien celle que M. Archibald a indiquée dans son mémoire (Dossier, page 1098).

M. Archibald, avocat conseil de la Commission des Pensions et lui-même commissaire pendant un certain temps jusqu'au mois de janvier 1921, n'a jamais cru que l'invalidité devait avoir été augmentée pendant le service militaire pour donner à l'homme qui s'était rendu en France le droit à la pension, et la possibilité d'un rapprochement entre l'article 11 et l'article 25 (3) n'a jamais attiré son attention avant son voyage à Ottawa pour rendre témoignage dans cette investigation (5 septembre 1922) alors qu'on lui a fait connaitre l'opinion du ministère de la justice.

M. Archibald dit (Dossier, page 1192):—

"Quelle que fut l'invalidité d'un soldat à son retour au pays, cette invalidité lui donnait droit à une pension à moins qu'elle n'ait été visible

dès le début. Je ne suis pas des plus certains que ce ne soit là ce qu'ils avaient tous dans l'idée."

Il dit encore (Dossier, page 1193):—

"J'admettrai que lorsque cet article a été inséré dans la loi, je n'ai pas du tout pensé à l'aggravation. Cela ne m'est jamais venu à l'esprit."

"Ou au développement."

"Ou au développement ou à l'une quelconque de ces fantaisies dont j'ai entendu parler."

et (Dossier, page 1194):

M. ARCHIBALD—"Comme question de fait, je n'ai jamais entendu—je ne puis certainement pas me rappeler avoir connu quoi que ce soit du rapprochement entre l'article 11 et l'article 25 (3) avant de venir à Ottawa l'autre jour, alors qu'on m'a remis une lettre du ministre de la Justice. Je n'ai jamais rattaché ces deux articles l'un à l'autre. J'ai tout simplement compris qu'ils pouvaient être appliqués séparément."

"Q. Vous les avez interprétés de la manière indiquée dans vos annotations?—R. Oui, je ne savais pas comment les médecins procédaient, j'ai supposé qu'ils faisaient ce que je leur avais dit dans mes annotations."

Il dit de plus (Dossier, page 1223):

"Le TÉMOIN: J'avais l'habitude de dire que je pouvais insérer un article dans la loi qui couvrirait tout,—de fait, je croyais l'avoir fait; je croyais avoir fait exactement ce que tout le monde voulait; mais je constate qu'il y a ici deux ou trois choses qui ne peuvent avoir qu'une seule signification, non seulement ambiguë, et que cette signification n'est pas celle que je voulais donner à cet article.

Le président:

Q. Parlez-vous de l'article 25?—R. Prenez cet article 25 (3), comme j'ai compris 25 (3). Le ministère de la Justice ne le comprend pas du tout de la même manière, et lorsque j'ai pris connaissance de la lettre du ministère de la Justice, je me suis rendu compte que l'article 25 (3) n'est probablement pas bien rédigé.

Q. Tout simplement à cause du mot "déduction"?—R. En partie à cause du mot "déduction". Je ferais disparaître cet article et je mettrais une définition, ou un paragraphe à l'article 11."

Quant à la politique générale, M. MacNeil dit (Dossier, page 1276) qu'il a été bien clairement établi que

"Lorsqu'un homme s'est rendu en France, à moins que l'invalidité n'ait été intentionnellement cachée ou qu'elle n'ait été visible, avec les exceptions déclarées, on l'a considéré A1, et on n'a fait allusion en aucun temps—j'en suis bien certain—et on n'a jamais fait allusion, en aucun temps, à ce règlement plus récent voulant que le droit à la pension soit d'abord établi aux termes de l'article 11. La première fois que je me suis rendu compte que nous nous écartions de cette politique, ce fut peu après la fusion du ministère du R.S.V.C., c'est-à-dire vers le milieu de l'été de 1921."

M. MacNeil dit qu'il s'est familiarisé avec cette coutume en s'occupant de cas spécifiques (Dossier, pages 1286-7) et aussi à l'aide de renseignements obtenus des fonctionnaires de la Commission des Pensions (Dossier, page 1286). Il déclare (Dossier, page 1275) qu'en 1921 il proposait que les exceptions à

l'article 25 (3) relatives aux invalidités "visibles", intentionnellement "cachées", "congénitales", celles qui ne sont pas de nature à causer le rejet du service" soient biffées—et que les fonctionnaires de la Commission des Pensions en avertissent l'A.V.G.G."

> "que le fait d'insister sur ce point serait peut-être de nature à le priver des grands avantages que lui confère déjà cet article."

La Commission des Pensions a fait allusion à un cas du mois de juin 1919 dans le but de démontrer que la Commission avait, en pratique, refusé la pension lorsqu'il n'y avait pas eu aggravation; mais ici la raison motivant le refus de la pension était en réalité le peu d'importance de l'invalidité (Dossier, pages 3686 et 3779). Il y a eu, cependant, un cas où il s'agissait d'une maladie d'yeux (Dossier, page 1967) et pour lequel la pension avait été refusée parce qu'il n'y avait pas eu aggravation. Cela se passait le 10 février 1919, tout juste après la mise en vigueur de l'arrêté du Conseil (C.P. 3070) rédigé à peu près dans les mêmes termes que l'article 25 (3). Rien n'a attiré l'attention de la Commission sur des cas de ce genre, de la mise en vigueur de la loi des pensions en 1919 jusqu'au moment de l'adoption de la résolution du 29 septembre 1921, soit les 6 et 8 septembre 1921 (Dossier, pages 2250 et 2134) alors que dans deux cas on a refusé la pension parce que l'invalidité n'avait pas été augmentée pendant le service, mais ces cas se sont présentés à une époque trop rapprochée de la Résolution du 29 septembre et de la discussion qui se poursuivait alors dans le but d'établir une ligne de conduite définie permettant de déterminer d'une manière certaine la politique suivie depuis l'adoption de la loi en 1919.

D'un autre côté, la A.V.G.G. a exposé deux cas (Dossier, pages 1925, 2026, et Dossier, 1916 et 2052) qui avaient été reconsidérés plusieurs fois après l'adoption de l'article 25 (3) et où on avait accordé la pension en dépit du fait que l'invalidité d'avant-guerre était aussi importante que l'invalidité au moment de la réforme. L'explication fournie par la Commission des Pensions relativement à ces deux cas nous a laissés entendre que la pension avait été accordée et continuée parce que l'on ignorait l'existence d'une invalidité antérieure à la date de l'enrôlement, mais le médecin consultant adjoint qui a accordé ces pensions n'a pas été appelé à comparaître

On ne peut arriver à établir une pratique générale, ni dans un sens ni dans l'autre, à l'aide de ces quelques cas équivoques et isolés.

La preuve manque sur laquelle on peut établir le moment précis où on s'est rendu compte que l'article 25 (3), interprété à la lettre, n'avait pas une signification aussi large que le déclaraient les annotations. La preuve générale, tant de la Commission des Pensions que de la A.V.G.G. relativement à la coutume suivie n'est pas, naturellement, aussi satisfaisante que l'exposé de décisions réelles et non équivoques. On a clairement établi, au cours de cette enquête, qu'il est très facile de faire des déclarations verbales touchant la politique générale de manière à créer de fausses impressions à moins que ces déclarations ne soient appuyées sur des faits qui en démontrent l'application.

Quand on essaie d'établir qu'elle a, de fait, été la ligne de conduite suivie avant le mois de septembre 1921, deux choses ont plus d'importance que les impressions des individus relativement à la coutume générale. C'est d'abord le fait que les annotation préparées et répandues par la Commission des Pensions, lors de l'adoption de la loi des pensions, ne restreignaient aucunement le droit à la pension de celui qui avait fait du service en France quelle qu'ait été son invalidité au moment de la réforme à moins qu'il n'ait souffert de cette invalidité depuis sa naissance, ou que cette invalidité n'ait été visible ou que le soldat ne l'ait intentionnellement cachée au moment de son enrôlement, et ces annotations déclaraient que l'on "devait définitivement supposer que cet homme était absolu-

ment apte au moment de son enrôlement". En deuxième lieu, c'est que jusqu'au jour où il devint médecin consultant en chef, le Dr Arnold n'avait apparemment constaté l'existence d'aucun règlement contraire à ces annotation. De fait, ce qui a réellement donné lieu à une sérieuse considération de la signification réelle de l'article c'est le fait que, dans le cours de l'été de 1921, les médecins consultants adjoints ont voulu savoir si un homme dont l'invalidité ne s'était pas développée pendant le service avait droit à une pension aux termes de l'article 25 (3) et ils ont étudié ce point avec le Dr Arnold. Le Dr Arnold a dit (Procès-verbaux du Comité de 1922, page 408 et Dossier, page 1298):

> "Ce fut au sujet d'un cas hypothétique de ce genre que j'ai étudié cette question avec les officiers de santé et ceux-ci m'ont déclaré qu'ils ne voyaient pas très bien ce que réservait l'avenir à un cas de ce genre. Un homme a-t-il, après s'être rendu en France et en être revenu exactement dans le même état de santé et alors que tout le monde est convaincu que le service n'a aucunement modifié cet état de santé, état qui ne s'est pas aggravé pendant le service et qui, de sa propre opinion comme de l'opinion de tout le monde, est exactement le même qu'au moment de son enrôlement dans l'armée,—cet homme a-t-il droit à la pension? Se basant sur l'interprétation qu'on leur a donnée, ces médecins m'ont répondu: "Non, nous ne croyons pas que ce soit là l'esprit de la loi. Lorsqu'un homme se rend en France sans donner aucun signe de maladie et que, de l'avis de tout le monde, le service n'a aucunement modifié sa condition, cet homme devrait recevoir une pension."

Il ressort de ces nombreux témoignages, de l'avis de la Commission, que le cas de celui qui s'est rendu en France et chez qui l'invalidité au moment de la réforme n'était pas plus grave que lors de son enrôlement, n'est pas de nature à constituer quoi que ce soit pouvant être appelé une coutume ou politique. Il faut nécessairement pour employer le mot "coutume" qu'il y ait unanimité d'opinion de la part de ceux qui ont appliqué la loi et les témoignages que nous avons cités établissent le contraire.

D'un autre côté, les témoins envisagent ce point comme une simple hypothèse et disent que si un cas de ce genre se présentait, ce cas n'aurait pas droit à la pension parce que l'invalidité ne s'est pas aggravée; de l'autre côté, si l'on s'en tient à l'interprétation donnée dans les annotation et telle que comprise par M. Archibald et le colonel Belton, ce cas devrait avoir droit à la pension. Il semble que l'occasion ne se soit pas présentée d'établir un règlement définitif parce que l'on a admis que lorsqu'un homme était atteint d'une invalidité avant son enrôlement, cette invalidité, dans le cours normal des choses, devait s'être aggravée pendant le service, ou bien on a reconnu que l'on pouvait à bon droit supposer que l'homme qui s'est rendu en France après avoir subi un examen médical au Canada et en Angleterre devait être considéré, pour les fins de la pension, comme ayant été apte au moment de son enrôlement. La question ne semble pas s'être posée catégoriquement avant que le cas hypothétique n'ait été soumis au Dr Arnold après sa nomination à titre de médecin consultant en chef au cours de l'été de 1921.

La Commission conclut que du 1er septembre 1919, moment de l'adoption de la loi des pensions, au mois de septembre 1921 la seule interprétation de l'article 25 (3) faisant autorité a été celle que contenaient les annotations émises par la Commission lors de l'adoption de la Commission des Pensions. Aux termes de cette interprétation, l'homme qui s'est rendu en France était définitivement censé avoir été apte au moment de l'enrôlement. Par suite de l'absence des cas on n'a établi aucune coutume relativement au postulant qui s'était rendu en France et dont l'invalidité ne s'était pas aggravée pendant le service. Le manque d'una-

nimité d'opinion chez les témoins ne nous permet pas de déterminer, à un degré quelconque de certitude, la pratique que l'on aurait adoptée si ces cas s'étaient présentés; mais on croit que, nonobstant l'interprétation contenue dans les annotations, la pension aurait été refusée.

(c) Les règlements subséquents ont-ils modifié l'interprétation de l'article 25 (3) de la Commission des Pensions ou la coutume suivie conformément à ladite interprétation?

M. MacNeil, dans la citation précédente (Dossier, page 1276) déclare que le premier soupçon d'un écart de la politique d'accorder une pension à celui qui s'était rendu en France pour toute invalidité constaté au moment de la réforme leur est venu peu de temps après la fusion du R.S.V.C. et de la Commission des Pensions, c'est-à-dire au cours de l'été de 1921.

Au cours de l'été de 1921, l'organisation de la Commission des Pensions a été absorbée par le R.S.V.C. et, comme on l'a dit, cette fusion a eu pour résultat que le contrôle des personnels du service de santé, tant du R.S.V.C. que de la Commission des Pensions, s'est trouvé sous la direction du Dr Arnold, soit à titre de directeur des Services de santé du R.S.V.C. ou de médecin consultant en chef de la Commission des Pensions.

Le Dr Arnold a déclaré devant le Comité parlementaire de 1922 dans le passage déjà cité (Dossier, pages 1297 et 1298), qu'on lui soumettait des cas hypothétiques et a exposé de ces cas l'exemple suivant: le cas d'une homme qui s'était rendu en France et qui, au moment de la réforme, faisait un peu d'artério-sclérose, maladie qui ne constituait pas alors une invalidité mais qui pouvait se développer par la suite. La question se posait de savoir si, revenant au bout de dix ans atteint d'une invalidité clairement causée par l'artério-sclérose, cet homme aurait droit à la pension. Il a étudié cette question avec ses officiers de santé et ils ne pouvaient pas s'entendre sur ce point. La question, ce semble, passait du cas hypothétique de l'homme atteint d'artério-sclérose à la simple question de savoir si l'homme qui s'est rendu en France avait droit à une pension du fait d'une condition exactement la même au moment de la réforme qu'au moment de l'enrôlement. Le Dr Arnold dit (mentionnant la Commission des Pensions) qu'on lui a fourni une interprétation déclarant que l'on "ne croyait pas que la loi signifiait" que l'homme qui s'était rendu en France, mais dont la condition ne s'était pas aggravée pendant le service, avait droit à la pension.

Le Dr Arnold a déclaré au cours du témoignage qu'il a rendu devant la Commission (Dossier, page 1338-1341 et 1366-1382), que, lors de son entrée dans ses nouvelles fonctions de médecin consultant en chef de la Commission des Pensions, il a constaté que les opinions étaient partagées sur la question de savoir si la pension devait cesser d'être payée lorsque l'aggravation disparaissait, et il a cru qu'il était nécessaire d'établir un règlement précis concernant l'effet légal de l'article 25 (3).

A la suite de cette discussion, la Commission des Pensions a dopté une résolution en date du 29 septembre 1921, donnant son interprétation de cet article. La résolution se lit comme suit: (Ex. H.D.D. 18 A)

Le 29 septembre 1921.

"Le sous-ministre, M.R.S.V.C.,
Secrétaire intérimaire, Comité des Pensions.

Interprétation des disposions de
la loi des Pensions, telles qu'appliquées
aux cas d'aggravation.

Pour la gouverne de votre département vous trouverez ci-après une copie d'un règlement adopté par la Commission le 29 septembre.

"La Commission a eu à étudier la question de l'éligibilité à la pension des cas ou

(1) L'invalidité antérieure à l'enrôlement a été aggravée par le service, et des cas où il y a

(2) Réapparition subséquente d'une invalidité dont l'aggravation par le service avait cessé.

Il a été résolu

"A. Que l'article 25 (3) de la loi des pensions s'applique à aucun cas à moins que le droit à la pension ne soit établi aux termes de l'article 11 de la loi;

"B. Que dans le cas ayant jusqu'à ce jour pleinement droit à la pension aux termes de l'article 25 (3) et où il est établi que l'aggravation causée par le service a cessé, la pension ne peut pas être continuée après que l'aggravation est censée être disparue.

"C. Qu'aucune distinction ne peut être faite entre les invalidités causées par des blessures ou la maladie et que la décision quant à la disparition de l'aggravation relève entièrement du médecin et doit dépendre des circonstances particulières à chaque cas.

"Que les réapparitions subséquentes ou exacerbations d'une invalidité dont l'aggravation par le service était disparue doivent être clairement attribuables au service pour que l'on puisse accorder une pension.

(Signé) J. PATON,
Secrétaire intérimaire.

La paragraphe A est la clause importante. Son effet est simplement d'expliquer en blanc et en noir que le sens strict de l'article 25 (3) est que cet article ne peut s'appliquer à un homme qui n'a pas déjà droit à une pension en vertu de l'article 11. Comme on l'a dit, cette définition du sens légal strict de l'article 25 (3) fut plus tard confirmée par le ministère de la Justice.

Voici des exemples de la double interprétation de la loi:

1. Si on prend l'interprétation que donnent les annotations (pièce 49 H.D. D.), un homme enrôlé comme A1, qui a servi en France et qui est réformé avec une invalidité de 20 pour 100 pour affection cardiaque, a droit à une pension de 20 pour 100, bien que l'on puisse démontrer qu'il était invalide au même degré, pour la même maladie, lors de son enrôlement.

2. Avec l'interprétation que donne le procès-verbal, cet homme n'aurait pas droit à une pension parce que son invalidité ne s'est pas aggravé pendant le service, et rien ne s'est produit pendant le service lui donnant droit à une pension en vertu de l'article 11.

La clause A, par conséquent, fixe clairement l'interprétation que contenaient les annotations de 1919.

Ce procès-verbal fut proclamé en étant transmis aux médecins consultants du bureau central, mais il ne fut pas communiqué aux unités du dehors. (Dossier, page 1362-3). Aucune recommandation n'accompagnait le document pour indiquer que la Commission des Pensions désirait tirer des conclusions des faits ou agir sur des présomptions qui permettraient d'éviter l'effet légal strict du procès-verbal tel qu'adopté. Pour éviter l'effet de ce dernier, il suffirait de supposer qu'un homme, qui a servi en France, était sain lors de son enrôlement, ou de supposer qu'il a dû y avoir aggravation de son invalidité première pendant le service.

Comme les termes de ce procès verbal étaient absolument contraires à ceux des annotations qu'avait publiées la Commission des Pensions deux ans aupara-

vant, la Commission est d'avis que l'on aurait dû signifier et expliquer que l'interprétation rigoureuse de la loi avait rendu cette ordonnance nécessaire.

Parmi les cas que l'Association des Vétérans a soumis à l'appui de la prétention que le procès-verbal du 29 septembre avait changé la pratique établie, se trouvaient deux cas (1925 et 2028, 1916 et 2012), déjà mentionnés, dans lesquels la pension avait été accordée et payée pendant quelques années, mais avait cessé au commencement de 1922 sur la prétention que l'invalidité existait lors de l'enrôlement et qu'il n'y avait pas eu aggravation. La réponse donnée au nom de la Commission des Pensions dans ces cas était à l'effet que la pension avait d'abord été accordée dans l'ignorance du fait que l'invalidité existait avant l'enrôlement et, bien que, comme on l'a déjà dit, on ne puisse démontrer ceci d'une manière conclusive sans les témoignages des médecins consultants adjoints qui avaient décidé de ces cas, la Commission ne considère pas ces derniers comme étant assez précis et clairs pour indiquer une pratique antérieure reconnue. Dans les deux cas, il existait des documents qui n'indiquaient pas l'invalidité avant l'enrôlement et qui auraient pu servir de base au jugement.

La Commission conclut que la règle établie dans la clause A, sans explication, du procès-verbal du 29 septembre, sans changer la loi, a certainement changé l'interprétation que donnaient les annotations qu'a publiées la Commission des Pensions en 1919, et a aussi, pour la première fois, poser le principe que pension serait refusée à tout homme qui a servi en France à moins qu'il ne prouve que son incapacité d'avant-guerre a été aggravée par le service.

PORTÉE DE L'ARTICLE A DU PROCÈS-VERBAL DU 29 SEPTEMBRE 1921

Un point pratique, sans toutefois être conclusif, est de savoir si le nombre de cas affectés, ou qui le seront, est réellement appréciable.

L'existence du procès-verbal du 29 septembre ne fut portée à la connaissance de l'Association des Vétérans qu'en mai 1922, lorsque copie en fut reçue par la poste; la provenance de ce document n'a pas été donnée. Jusque-là, M. MacNeil savait que, depuis l'été de 1921, plusieurs pensions avaient été annulées sous le prétexte que l'invalidité existait avant l'enrôlement et ne s'était pas aggravée pendant le service, mais il ignorait l'existence d'un règlement écrit à cet effet. M. MacNeil produisit le procès-verbal devant le comité parlementaire de 1922 comme preuve que la Commission des Pensions avait passé des règlements secrets restreignant les privilèges que l'article 25 (3) accorde aux requérants. (Dossier, p. 1279-1280.)

La Commission des Pensions a soumis, au comité parlementaire, une déclaration écrite expliquant l'article A du procès-verbal. (Dossier, p. 1294-5.) L'article A était purement négatif et restrictif. L'explication donnée laisse une impression tout à fait contraire. Elle expose la grande latitude que l'article 25 (3) comporte dans son application et fait remarquer que la pension ne serait refusée que dans des cas "exceptionnels et rares". L'explication est reproduite ci-dessous:

> "Le procès-verbal préparé par la Commission des Pensions à la date du 29 septembre 1921 constituait un état sous forme abrégée pour la gouverne des conseils médicaux de la Commission des Pensions aux quartiers généraux.
>
> "Les conseils médicaux étaient parfaitement au courant de la question et le mémorandum ne faisait que signaler et confirmer ce qui a toujours été l'interprétation de la politique de la commission.
>
> "La commission a toujours interprété l'article 25 (3) de la loi comme signifiant que si un ancien membre des forces se rendait sur le théâtre de la guerre et manifestait, lors du licenciement, un état de santé physique qui existait avant l'enrôlement et qui avait empiré pendant le service (que ce dernier en fût la cause ou non, ou que ce soit un simple développement

de l'état morbide au cours du service), que bien qu'il soit admis que cet état morbide devait avoir précédé l'enrôlement et qu'il soit admis de plus que, *dans le cours ordinaire de la vie et dans des conditions excellentes,* le mal eût empiré, il ne fallait tenir aucun compte de ces aléas mais que le sujet avait droit à la pension et ce non seulement comparativement au progrès de la maladie mais même comparativement à l'invalidité totale constatée.

"L'article 25 (3) de la loi modifiait donc, dans le sens ci-haut, les titres à la pension de tout membre des forces tels que définis par l'article 11 de la loi.

"On jugea néanmoins qu'il arrivait très rarement qu'il se présentât un état morbide où il était prouvé à la satisfaction de tous que le mal n'avait en aucune façon empiré pendant le service; que nulle cause ou effet ne s'y rencontrait qui put être attribué de loin ou de près au service; qu'il s'agissait d'un état morbide antérieur à l'enrôlement et non modifié du fait ou au cours du service. Arrivait alors la question de savoir si oui ou non et en principe le sujet en cause avait droit à la pension après avoir été sur le théâtre de la guerre. La commission comprit alors que la loi dans son article 25 (3) se trouvait en l'espèce modifiée par l'article 11 et qu'il importait que le service y fût pour quelque chose, sous une forme ou sous une autre, pour que l'on reconnût le droit à la pension.

"Les raisons apportées par la Commission pour expliquer sa façon d'interpréter la loi sont claires; elles disent que si l'état de santé s'est aggravé pendant le service, si les faits montrent que l'état du soldat est pire à la date du licenciement qu'à l'enrôlement, le pensionnaire, à condition toutefois qu'il se soit rendu sur le théâtre de la guerre, doit être considéré aux termes de l'article 25 (3) de la loi comme ayant droit à la pension pour son invalidité totale. L'article 25 (3) de la loi établit clairement que "Il ne sera pas fait de déduction sur la pension d'un membre des forces......du fait d'une invalidité quelconque ou d'un état de maladie qui existait avant son enrôlement..." La Commission a toujours compris ces termes comme voulant dire qu'avant de mettre en vigueur l'article 25 (3) de la loi, le titre à la pension doit exister et l'article 25 (3) raccordé à l'article 11 de la loi ne veut pas dire qu'un ancien membre des forces ayant servi sur le théâtre de la guerre doit recevoir pension pour une invalidité, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il y a eu aggravation pendant le service.

"Les conseils médicaux de la Commission lui ont représenté que les cas seraient fort rares où après quelque temps de service sur le théâtre de la guerre, une affection ayant existé avant l'enrôlement ne se trouvât pas empirée, au point de vue médical. Le conseil médical ayant fait cette déclaration, la Commission y a adhéré en tous points.

"Une interprétation de la loi qui permettrait d'accorder la pension dans les cas où personne ne prétendrait que le service a nui à l'état de santé, ou qu'il y a eu aggravation pendant le service, ou en d'autres termes, où le soldat serait entré au service et en serait sorti dans des conditions de santé absolument identiques, serait changer absolument le principe sur lequel les pensions sont accordées et aller contrairement à l'esprit des statuts."

En passant, faisons remarquer que les termes de cette déclaration s'accordent avec le témoignage du docteur Arnold donné devant le comité parlementaire de 1922, témoignage déjà cité, quant aux raisons qui ont motivé le procès-verbal (dossier, p. 1298). Il semble qu'une nouvelle situation s'était récemment pré-

sentée quand "on jugea" qu'il existait des cas que le service n'avait pas aggravés, et la "question se posa alors", à savoir, si la pension devait être accordée, et "la Commission interpréta la loi "conformément au procès-verbal du 29 septembre.

Cette déclaration dit, en substance, que l'article 25 (3) a été adopté pour le bénéfice de tout homme qui a servi en France et dont l'invalidité d'avant-guerre a été aggravée d'une manière quelconque pendant le service, que ce dernier en soit la cause ou non, même si l'aggravation n'a pas été plus grande qu'elle l'aurait été dans le cours ordinaire des événements, dans des conditions favorables; et que le seul homme que cette interprétation exclut est celui qui se trouve dans le cas exceptionnel et rare où il est "établi à la satisfaction de tous les intéressés qu'il n'y a pas eu aggravation pendant le service d'une état qui existait avant l'enrôlement".

L'opinion exprimée dans la déclaration, que les cas où il n'y a pas eu aggravation seraient très rares, pourrait être soutenue par presque tout le monde, médecins ou autres, vu la nature même des maladies et des incapacités physiques et l'effet que le temps seul, pour ne rien dire des conditions de service, doit nécessairement produire. Il semble, cependant, d'après les témoignages recueillis dans cette enquête, que sur un peu plus de cent cas étudiés, dans sept ou huit au moins on a refusé la pension parce que, prétendait-on, il n'y avait pas eu aggravation pendant la guerre. En pratique, le nombre de cas que cette interprétation pourrait affecter ne serait peut-être pas aussi insignifiant qu'on l'avait d'abord supposé. On comprendra que le nombre de cas que ce règlement va affecter dépend des décisions médicales, et, si on en juge par la nature des cas où l'on a décidé qu'il n'y avait pas eu aggravation, il semble probable que le nombre de décisions adverses pourrait être élevé, et, conséquemment, que les craintes de l'Association des Vétérans, relativement au nombre de cas que le règlement pourrait affecter, ne sont pas sans fondement.

Comme on le voit au procès-verbal du comité parlementaire de 1922 (p. 429), le médecin consultant en chef déclare que "les craintes de M. MacNeil étaient absolument sans fondement", et, (p. 408 et 410) que l'effet serait "pratiquement nul", mais dans le même procès-verbal (p. 411) on a admis que si ce règlement n'était pas adopté, les hommes des catégories inférieures tireraient avantage de l'article 25 (3) et "l'effet en serait stupéfiant". Ceci semble indiquer clairement de deux choses l'une, ou qu'il existe un grand nombre d'hommes, des catégories inférieures ou autres, mais qui ont fait du service en France, dont l'invalidité d'avant-guerre tournera à leur préjudice si le règlement exposé dans l'article A du procès-verbal du 29 septembre 1921 est maintenu, ou que le médecin consultant en chef a eu tort de croire que le procès-verbal, tel que rédigé, suffit à empêcher les hommes des catégories inférieures de tirer profit de l'article 25 (3). Il semble bien possible que cette dernière conjecture soit la bonne car il ne semble exister aucune raison de supposer que l'incapacité physique des hommes des catégories inférieures ne puisse s'aggraver pendant le service comme celle des hommes de la classe A1.

Un autre aspect de l'effet du règlement qu'établit le procès-verbal se trouve très bien illustré dans un cas cité par l'Association des Vétérans et qui a soulevé une longue discussion devant le comité parlementaire de 1922 (dossier, p. 1282 et 1441). Dans ce cas on a prétendu qu'il y avait preuve qu'un trouble à l'oreille s'était aggravé pendant le service. L'homme mourut et on prétendit que la mort était le résultat de cette aggravation dans l'état de l'oreille. La mort arriva le 1er septembre 1920. La Commission des Pensions prétendit, dans ce cas, qu'il ne suffisait pas de prouver l'aggravation pour donner droit à la pension en vertu de l'article 11, mais que, parce que la mort se produisit après le 1er septembre 1920, il fallait démontrer que la maladie qui a entraîné la mort est "attribuable" au service. Il en résulte que le règlement de l'article A du procès-

verbal a une portée beaucoup plus grande qu'on ne pourrait d'abord le supposer, car pour ce qui est des incapacités physiques et des décès qui se produisent après le 1er septembre 1920, l'article 11 ne s'applique que sur preuve que l'incapacité ou le décès est "attribuable" au service, et il ne suffit pas de démontrer qu'elle ou qu'il est dû à l'aggravation qui s'est "produite pendant" le service.

Il faudrait noter une autre restriction que comporte ce règlement. Il est admis que la simple aggravation d'une maladie ou d'une incapacité suffit à donner au requérant qui a servi en France le bénéfice de l'article 25 (3) et ce dernier a droit à la pension que comporte l'invalidité totale dont il souffre lors de son licenciement. La règle établie est que la pension est payable de temps à autre suivant l'incapacité, et comme cette dernière peut augmenter ou diminuer, de nouveaux examens ont lieu de temps à autre dans le but de reviser les décisions conformément aux nouvelles conditions. (Voyez la loi des pensions, article 25 (1). Les témoignages ont démontré, cependant, que dans le cas des pensions payables en vertu de l'article 25 (3), simplement pour aggravation normale pendant le service, on a établi un règlement à l'effet qu'une pension accordée pour incapacité lors du licenciement n'est pas subséquemment augmentée avec l'aggravation normale qui peut se produire dans la suite. On n'a pas cité d'autorité pour cette règle, mais on a dit que c'était là la pratique (Dossier, p. 1413, 1416, 1455, 1986, 3420, 3762, 3766-8).

L'interprétation que contient l'article A du procès-verbal est importante aussi parce qu'elle sert de base au règlement de l'article B:—C'est-à-dire si l'article A ne mentionnait pas qu'il doit y avoir aggravation, la disparition de cette dernière (qui fait l'objet de l'article B) n'aurait plus sa raison d'être.

La Commission conclut que l'effet de l'interprétation donnée dans l'article A du procès-verbal de la Commission des Pensions du 29 septembre 1921 peut être qu'un bon nombre de requérants qui ont servi en France se verront refuser une pension tandis qu'ils y auraient eu droit si on s'en était tenu aux annotations de 1919. Ces cas ne comprennent pas simplement: (*a*) les cas où il y a eu aggravation pendant le service, mais (*b*) les cas où la mort ou l'invalidité s'est produite après le 1er septembre 1920 sans être attribuable au service, bien qu'il y ait eu aggravation pendant le service; et aussi, (*c*) les cas où pension a été accordée à cause de l'aggravation de l'invalidité pendant le service, mais dans lesquels une augmentation de pension sera refusée si une nouvelle aggravation de l'invalidité n'est qu'une aggravation normale.

2.—*Règlement à l'effet que la pension cesse avec l'aggravation*

C'est là la seconde restriction que la Commission des Pensions tire de l'article 25 (3). C'est aussi là un sujet de divergence d'opinion entre la Commission des Pensions et l'Association des Vétérans. On en reparlera aux mêmes chapitres que ceux que nous avons indiqués pour le règlement exigeant le droit à pension en vertu de l'article 11, avant d'y avoir droit en vertu de l'article 25 (3).

(a) Etait-ce là l'esprit de l'article?

Relativement à l'interprétation, la Commission des Pensions a l'opinion du ministère de la Justice que nous avons déjà cité. Il n'est pas très clair que cette opinion confirme celle de la Commission des Pensions. La question et la réponse sont comme suit:

> "Question 2. Lorsque l'aggravation, due au service, d'une incapacité d'avant-guerre a cessé, est-ce qu'il y a une pension d'indiquée pour cette partie de l'invalidité qui existait avant l'enrôlement?

"Réponse: Je ne connais aucun article, et vous n'en mentionnez aucun, qui autorise le paiement d'une pension pour incapacité physique, pour raison d'aggravation ou autre, lorsque l'incapacité a cessé."

La question se pose, à savoir, si dans le cas où la pension a déjà été accordée pour l'incapacité totale, on puisse diminuer cette pension tant qu'il y a invalidité, vu que l'article 25 (1) autorise la continuation de la pension proportionnellement à l'invalidité. Comme on l'a déjà fait remarquer, on peut prétendre aussi que l'article 25 (3) en effet autorise le paiement d'une pension pour une invalidité d'avant-guerre, et, si tel est le cas, la continuation de la pension serait justifiable même si l'aggravation pendant le service a disparu.

Bien que l'on puisse mettre en doute l'autorité de la Commission des Pensions de rendre une décision obligatoire en vertu de la loi dans un cas autre que les cas individuels, la Commission est d'avis, vu la juridiction exclusive de la Commission des Pensions et la confirmation implicite du ministère de la Justice qu'il faut accepter, pour les fins de cette enquête, le règlement explicite de la Commission des Pensions, que, d'après le sens légal strict de l'article 25 (3), la pension doit cesser avec l'aggravation.

(b) Quelle était la pratique jusqu'à septembre 1921 relativement aux pensions accordées en vertu de l'article 25 (3) lorsque l'aggravation avait cessé?

La preuve générale sur ce point est aussi vague que celle que nous avons étudiée à fond sur le même point relativement à l'article A. On ne peut dire qu'une règle quelconque avait été établie sous forme d'une série de règlements précis se raportant à des cas particuliers. La preuve indique plutôt ce que l'on aurait décidé si un cas s'était présenté. La preuve sur les opinions conçues se trouve dans la dernière phrase du mémorandum du docteur Arnold de 26 juin 1922 (dossier, p. 469), (laquelle indique que la règle suivie antérieurement était de ne pas annuel la pension à moins que l'invalidité ait cessé). Témoignage du docteur Arnold (dossier, p. 1338) et celui du juge Margeson (p. 1048).

La Commission conclut que si un cas se présentait dans lequel pension a été accordée en vertu de l'article 25 (3), simplement parce qu'il y avait eu aggravation ou développement pendant le service, la pension serait maintenue tant que durerait l'invalidité. Cette conclusion ne s'appuie pas sur une interprétation de la loi, mais sur l'opinion générale des médecins consultants qui (à l'exception de deux) croient que l'on ne peut dire que l'aggravation a disparu tant qu'il existe une invalidité. Il est impossible de dire si la partie de l'invalidité qui a disparu formait l'invalidité originelle ou l'aggravation.

(c) La règle suivie a-t-elle été changée?

Le docteur Arnold dit (dossier, p. 1336 et suivantes) qu'il y avait divergence d'opinion parmi les médecins consultants sur l'interprétation de l'article 25 (3) et que, lorsqu'il fut nommé à la Commission des Pensions, il constata un manque d'unanimité sur certains points. Il dit que c'est ce point particulier, à savoir, si on peut dire qu'une aggravation a disparu, qui a d'abord donné lieu au procès-verbal du 29 septembre. Il ajoute que les docteurs Kee et Shields en causèrent avec le juge Margeson et ils étaient d'avis que dans le cas d'un homme qui a servi en France et en est revenu on ne peut dire que son aggravation a cessé au point de vue médical. Le docteur Arnold a demandé à la Commission des Pensions ce que la loi disait et il croyait qu'il ne serait pas permis légalement d'annuler une pension parce que l'aggravation a disparu dans le cas d'un homme qui avait reçu pension pour l'invalidité totale. Il dit qu'à son grand "regret" il prépara le procès-verbal du 29 septembre dont les articles B et C sont comme suit:

"(*b*) Que dans les cas pensionnables en vertu de l'article 25 (3) où il est établi que l'aggravation causée par le service a cessé, la pension ne

peut pas être maintenue lorsque l'aggravation est supposée être disparue.

"(*c*) Qu'aucune distinction ne peut être faite entre les invalidités causées par des blessures ou la maladie et que la décision quant à la disparition de l'aggravation relève entièrement du médecin et doit dépendre des circonstances particulières à chaque cas.

Le docteur Arnold dit qu'il se rendit devant la Commission des Pensions, en compagnie de deux ou trois médecins, et soumit la question au président et demanda à ce que le point soit réglé aussitôt que possible (dossier, p. 1339). Il dit qu'il trouva que deux médecins consultants, les docteurs Barnes et Bond, étaient convaincus que si l'aggravation avait cessé même dans le cas d'un homme recevant une pension en vertu de l'article 25 (3), la pension devait également cesser. De plus, que sur réception du procès-verbal du 29 septembre, on se demanda comment on allait procéder; et il fut convenu d'éviter toute cause de trouble, simplement en décidant que dans aucun cas pourrait-on dire que l'aggravation avait cessé si l'incapacité demeurait. Ainsi il devenait impossible d'appliquer la loi conformément au procès-verbal.

Une circonstance regrettable, relative à la décision des médecins consultants, se trouve dans le fait que, apparemment, le document ne fut pas communiqué aux docteurs Bond et Barnes, les deux seuls hommes qu'il suffisait de convaincre pour obtenir l'uniformité (dossier, p. 1339-40, 1368, 1388).

Le Dr Arnold dit que le président de la Commission, en lui faisant part de cette décision, a déclaré qu'il ne voulait rien avoir à faire avec l'interprétation médicale, que les médecins-conseils étaient libres d'agir comme bon leur semblerait, mais que ceci était la loi (Dossier, p. 1369).

Le Dr Arnold déclare qu'il n'a pas jugé nécessaire d'envoyer la résolution aux unités en campagne à cause du petit nombre des intéressés, il a cru qu'il serait plus facile d'obtenir l'uniformité en faisant le pointage des cas au fur et à mesure qu'ils arrivaient au bureau chef (Dossier, p. 1370-72). Les témoignages rendus par les directeurs médicaux des unités démontrent qu'ils n'avaient pas tous la même conception de la ligne de conduite à suivre dans des cas de ce genre (Dossier, p. 1373) et ainsi, en ce qui concerne les unités, aucune mesure ne fut prise alors pour obtenir l'uniformité d'action au sujet de ces cas (Dossier, p. 1366).

On a répété maintes fois au cours des témoignages que les cas dont l'aggravation, de l'avis des médecins, avait cessé, étaient si peu nombreux que ce règlement ne contribuerait pas à faire diminuer de façon sensible le chiffre des pensions, et la Commission, d'après la preuve faite, croit que cette déclaration est en grande partie vraie. Cependant, les médecins-conseils ont jugé la question assez importante pour en faire l'objet d'une discussion et la Commission elle-même pour établir un règlement à son sujet. Il faut donc conclure que l'on a tenté sérieusement de trouver une solution à un problème réel.

Comme on l'a déjà fait remarquer, cette résolution a été communiqué aux médecins-conseil adjoints après sa réception par le Dr Arnold (Dossier, p. 1363), et elle leur fut envoyée sans aucun mémoire pour indiquer la ligne de conduite à suivre lorsqu'il se présenterait des cas de ce genre, qu'ils soient rares ou fréquents.

Le résultat de la distribution de cette résolution sans la faire accompagner d'un mémoire explicatif fut qu'au moins deux des médecins-conseils, les docteurs Barnes et Bond, l'acceptèrent telle que rédigée comme autorité. Le Dr Bond la cite comme telle pour refuser la pension à un cas de Toronto (Dossier, p. 1313). Le Dr Belton, examinateur médical pour les pensions à Toronto et ancien

médecin-conseil en chef, écrit au bureau chef le 15 mai 1922 acceptant le règlement mais ajoutant:

> "ce règlement fait disparaître l'article 25 (3) de la loi des pensions et explique l'attitude du B.C. sur un certain nombre de cas, attitude qui n'avait pas été comprise jusqu'à présent."

Le Dr Barnes adopta la même ligne de conduite que le Dr Bond au sujet d'un cas de Winnipeg en février 1922 (Dossier, p. 1333). Ce cas a été porté à l'attention du Dr Arnold au cours des témoignages, et celui-ci admit franchement (il n'est pas dit à quel moment exactement) que ce cas avait été traité avec la plus grande négligence, tant par l'unité qu'au bureau chef (Dossier, p. 1334, 1360, 1362). Le 2 juin 1922 cette décision était confirmée par le Dr Burgess dans une lettre comme suit (Dossier, p. 1335):

> "J'accuse réception de votre lettre datée le 31 du mois dernier. La personne dont le nom est indiqué en marge recevait une pension pour une incapacité existant antérieurement à l'enrôlement, mais qui a été aggravé pendant le service. *La pension a été retranchée* lorsque l'on a jugé que *l'aggravation causée pendant le service était disparue.*. Toute réapparition subséquente de l'incapacité ne peut pas en justice être attribuée au service, et, en conséquence, ne donne pas droit à une pension.
>
> Signé—B
>
> W. A. Burgess."

Le Dr Burgess (Dossier, p. 1378) dit qu'il envoya cette lettre croyant qu'il s'agissait simplement d'un soldat n'ayant fait du service qu'en Angleterre, mais son dossier démontrait clairement qu'on lui avait accordé une pension pour toute son incapacité (Dossier, p. 1360).

Il y a aussi un autre cas semblable qui a été réglé de la même manière le 2 février 1922 (Dossier, p. 1412) et encore un autre le 14 mars 1922 (Dossier, p. 651).

Le Dr Arnold dit que le cas de Winnipeg est celui qui a attiré son attention sur le fait que l'uniformité n'était pas observée (Dossier, p. 1336-1373). Après que ce cas eut été soulevé et que le télégramme, qui fait le sujet de la présente enquête, eut été publié, une lettre fut envoyée (Dossier, p. 1335) à la demande du Dr Arnold (Dossier, p. 1377) le 22 juin 1922 ayant trait au cas de Winnipeg et contenant le paragraphe suivant:

> "3. Des cas de ce genre ont été étudiés et *il a été décidé que tant qu'il y aura trace d'incapacité, il sera entendu que l'aggravation existe encore et on accordera la pension pour toute l'incapacité.* Des instructions seront données à ce sujet."

La lettre était signé par le Dr Barnes "pour le secrétaire de la Commission des Pensions".

Dans l'intervalle la déclaration de la Commission des Pensions concernant la Résolution du 29 septembre 1921 avait été soumise au comité parlementaire, mais cette déclaration ne contenait aucun commentaire relatif au paragraphe B de la résolution. Cependant, le Dr Arnold rendit témoignage en présence du comité parlementaire pour en expliquer la teneur (procès-verbal du comité parlementaire de 1922, p. 414).

Le Dr Arnold répondit ce qui suit à une question de M. Black, M.P.:

> "Cet article "B" est rédigé de façon telle qu'aux yeux d'un étranger il prête entièrement à une fausse conception. Le mot "aggravation" n'aurait pas dû être employé. Celui qui n'est pas au courant de la ques-

tion se trouve dans la confusion. Mais pour moi c'est parfaitement clair et voilà ce qu'il signifie: si un homme se rend en France et souffre d'une aggravation ou d'une invalidité qui fait des progrès pendant son service actif, il a alors droit à une pension, à cause de son aggravation, pour l'invalidité totale, l'invalidité première et son exacerbation. Dire que lorque l'aggravation a cessé le droit à la pension cesse signifie que, lorsque l'invalidité a cessé il n'y a plus de droit à la pension. J'ai expliqué cela à M. McNeil parfaitement il y a quelques soirs.

"Q. Mais c'est absolument contraire à ce qui est dit ici. Il est dit "lorsque l'aggravation a cessé". Lorsque l'aggravation cesse tout droit à la pension cesse.—R. Dans l'article 25 (3) nous ne faisons pas de distinction entre aggravation et invalidité, vous les groupez ensemble.

"Q. En vertu de cette interprétation, dès que l'aggravation a cessé, vous arrêtez complètement le paiement entier de la pension?—R. Non. Pour que cela devienne applicable il faudrait que l'invalidité elle-même soit complètement disparue.

"*M. Caldwell:*

"Q. Prenez le cas d'un homme avec une invalidité portée à 20 pour 100; son état s'est aggravé. Il revient à 40 pour 100; son invalidité a été aggravée de 20 pour 100. Est-ce que sa pension est arrêtée?—R. Non. Il recevra une pension pour son invalidité totale.

"*M. Black:*

"Q. Que signifie ceci "que dans chaque cas ayant antérieurement droit à une pleine pension en conformité de l'article 25 (3) et au sujet duquel il a été décidé que l'aggravation due au service a cessé il ne sera puls accordé de pension après que l'aggravation est censée être disparue"? —R. Il y a là un peu de contradiction, mais telle est la signification de l'article.

"Q. Quel en est l'effet? Est-ce que vous n'arrêtez pas la pension? —R. Non, pas tant que l'invalidité en entier n'est pas disparue.

"Q. C'est-à-dire son invalidité première dont il souffrait en entrant dans l'armée aussi bien que l'aggravation de cette invalidité?—R. Non, son invalidité totale doit disparaître, ou autrement l'article 25 (3) ne pourrait pas s'appliquer du tout.

"Q. Ce sous-article est entièrement propre à nous induire en erreur.— R. C'est possible, mais c'est là sa signification acceptée parmi les médecins-conseils et la méthode d'interpréter cette clause."

Le 26 juin, les instructions dont il est question dans la lettre du 22 juin du Dr Barnes, furent envoyées. Ces instructions se lisent comme suit (Dossier, p. 469):

N° 1765. "Interprétation des dispositions de la loi des pensions telles qu'appliquées aux cas d'aggravation.

"Vous trouverez ci-inclus une copie de la résolution transmise au bureau-chef des médecins-conseils le 29 septembre 1921. Il appert que des copies de cette résolution sont parvenues à quelques unités et il semble nécessaire, en conséquence, pour éviter toute confusion, que des copies en soient envoyées à toutes les unités avec une interprétation qui sera comprise de tous.

"Lorsque cette résolution a été envoyée aux médecins-conseils du bureau du sous-ministre, les médecins-conseils virent que l'interprétation du paragraphe (*b*) *pourrait prêter à confusion,* et c'est en grande partie à

cause de cette confusion possible que des copies ne furent pas envoyées aux unités.

"La résolution renferme une illustration de la loi et de son application à l'article 11 dans ses relations à l'article 25 (3) de la loi des pensions. La pratique qui avait apparemment toujours été en vigueur est clairement exposée au paragraphe (*a*), et signifie qu'à moins qu'il y ait eu aggravation pendant le service d'une incapacité alléguée, ou, en d'autres termes, qu'une vieille incapacité ait été modifiée pendant le service ou en conséquence du service, il ne peut pas être accordé de pension en vertu de l'article 25 (3).

"Le paragraphe (*b*) de la résolution a été l'objet de conférences de la part des médecins-conseils.

"Tous ont reconnu l'extrême difficulté de se prononcer sur la cessation l'aggravation ou la progression pendant le service. On a admis qu'au point de vue médical, les cas sur lesquels il faudrait ainsi se prononcer seraient si peu nombreux qu'on pourrait les ignorer, et de plus il a été *unanimement reconnu que pour des fins pratiques* le paragraphe ne s'appliquerait pas *à moins que l'incapacité ait cessé ou soit considérée comme quantité négligeable. Une telle application dans la pratique du paragraphe (b) ne changeait pas, de l'avis des médecins-conseils, la pratique antérieurement suivie.*"

(Signé) W. C. Arnold,
Directeur des services médicaux.

La lettre suivante a été également envoyée au bureau de Toronto par le Dr Arnold le 19 juin 1922 (Dossier, p. 1149-51 et Pièce H.D.D. nº 71):

"Je ne savais pas que des copies de la résolution de la Commission des Pensions, adressée au sous-ministre le 29 septembre, étaient sorties du bureau-chef.

"Lorsque la résolution me fut d'abord transmise pour étude, il était reconnu que l'interprétation du paragraphe (*b*) pourrait prêter à confusion. Cet article était très bien compris, je crois, par les médecins-conseils du bureau-chef et ne demandait pas d'explications en ce qui les concernait.

"Toute la discussion porta d'abord sur l'application de l'article 11 dans ses relations à l'article 25 (3) de la loi des pensions, et l'interprétation qui apparemment a toujours prévalu est exposée au paragraphe (*a*) et signifie qu'à moins qu'il y ait eu aggravation pendant le service d'une vieille incapacité, ou, en d'autres termes, qu'une vieille incapacité ait été modifiée pendant le service ou en conséquence du service, il ne peut pas être accordé de pension en vertu de l'article 25 (3) de la loi des pensions.

"En conséquence, *l'interprétation* qu'il faut faire du paragraphe (*b*) *n'est pas conforme à la lettre de la résolution*—la demande de pension ayant été étudiée à la lumière de l'article 25 (3) et trouvée bien-fondée, il ne peut plus être question d'un cas d'aggravation car il n'existe pas alors de *distinction entre l'aggravation et l'incapacité première et il vous faut interpréter le paragraphe (b) dans le sens que toute l'incapacité devra être disparue avant que la pension cesse.*

"Maintenant que cette résolution est entre les mains de votre unité, il est évident que vous devrez porter l'explication susmentionnée du paragraphe (*b*) à la connaissance de la division des Pensions."

Il suffit de se rapporter au témoignage donné ci-dessus par le Dr Arnold et aussi aux lettres explicatives du 19 juin et du 26 juin, également données ci-dessus, pour savoir si la paragraphe (*b*) de la résolution du 29 septembre nous donne

une idée juste de la pratique qui était et devait être suivie dans ces cas d'aggravation. Le Dr Arnold déclare explicitement qu'au lieu de suivre la lettre de la résolution et d'annuler la pension dès que l'aggravation cesse, elle ne doit pas être annulée avant que toute l'incapacité soit disparue. Dans le mémoire du 19 juin il est expressément déclaré que

> "l'interprétation......qui doit être faite du paragraphe (B) n'est pas conforme à la lettre de la résolution."

et on y voit un peu plus loin qu'il ne doit pas y avoir de distinction entre l'aggravation et l'incapacité première lorsrque ce cas tombe sous le coup de l'article 25 (3), et

> "il vous faut *interpréter* le paragraphe B dans le sens que *toute l'incapacité devra être disparue* avant que la pension cesse."

Et, il est encore déclaré dans la résolution du 26 juin que

> "De plus il a été unanimement reconnu que pour des fins pratiques le paragraphe ne s'appliquerait pas à moins que l'incapacité ait cessé ou soit considérée comme quantité négligeable."

Il serait à peine nécessaire d'adopter une résolution spéciale pour dire que, lorsque l'incapacité cesse, la pension doit cesser, et ces instructions veulent simplement dire que l'on devait ignorer le paragraphe B de la résolution. La dernière phrase de la résolution du 26 juin indique clairement que la pratique antérieure de maintenir la pension tant qu'il y a trace d'incapacité n'est pas conforme à la résolution du 29 juin; elle se lit comme suit:—

> "Une telle application dans la pratique du paragraphe (*b*) ne change pas, de l'avis des médecins-conseils, la pratique antérieurement suivie."

Le témoignage du juge Margeson démontre également l'incompatibilité, à son avis, de la résolution du 29 septembre avec la ligne de conduite qu'il faudrait suivre selon le bureau chef. Il établit une distinction entre les parties de la résolution qui ont trait à l'incapacité en vertu de l'article 11 (paragraphe A) et la partie qui se rapporte à la cessation de l'aggravation (paragraphe B). Dans son témoignage (dossier, p. 1040-50) il dit qu'il croyait que les paragraphes A et B étaient une exposition fidèle de la loi, mais qu'en ce qui concerne l'application dans la pratique le bureau chef devrait discuter ces interprétations avec les médecins-conseils et publier un mémoire. Il dit qu'il n'aurait pas autorisé le secrétaire de la Commission des Pensions à envoyer cette résolution au sous-ministre du D.R.S.V.C.

> "à moins qu'elle ne soit accompagnée d'un mémoire explicatif, 'Cette résolution ne doit modifier aucunement la pratique suivie."

Il dit qu'elle a été envoyée officiellement au D.R.S.V.C afin qu'elle parvienne au Dr Arnold, et il ajoute que le Dr Arnold a probablement dû comprendre que l'interprétation légale ne devait pas être suivie dans la pratique.

On attira l'attention du juge Margeson sur le fait qu'il n'avait pas signé la résolution du 29 septembre; il répondit (dossier, p. 1050) :—

> "Je sais que je ne l'ai pas signée, mais je le ferais volontiers en ce qui concerne l'interprétation légale; quant à sa mise en pratique je crois qu'elle aurait dû être accompagnée de ce mémoire, et elle l'aurait certainement été si on l'avait envoyée à qui que ce soit avec l'intention de la lui faire appliquer."

Le colonel Belton a déclaré qu'il avait reçu instruction du bureau chef de la mettre en pratique à la lettre (dossier, p. 1110) et en cela il fait probablement

allusion au cas de Toronto déjà mentionné (dossier, p. 1313) bien qu'il cite aussi certains autres cas auxquels le même principe a été appliqué.

La Commission considère que le paragraphe B de la résolution tout en exposant la loi n'indique pas la pratique qui aurait dû en découler antérieurement, ni la pratique qu'il faudrait suivre à l'avenir. La loi telle qu'exposée dans la résolution stipule que la pension doit cesser lorsque l'aggravation est disparue et que conformément au paragraphe C de la résolution ce sont les médecins qui doivent se prononcer sur la disparition de l'aggravation. Cependant, dans la pratique on devait ignorer la loi et ne pas considérer l'aggravation disparue tant qu'il y aurait trace d'incapacité; ou, selon le médecin conseil en chef, on devait interpréter la loi dans le sens que la pension cesse avec la disparition de l'incapacité. Le paragraphe B de la résolution, comme le démontrent les témoignages, a été complété par l'entente verbale conclue entre le Dr Arnold et les médecins-conseils au sujet de son application (dossier, p. 1340). Le paragraphe B, y compris cette entente verbale, renfermait alors l'expression exacte de la pratique à suivre comme on l'entendait antérieurement. Cependant, cette attitude n'avait pas été prise par la Commission des Pensions, mais par le personnel médical. La Commission des Pensions avait déclaré qu'elle ne pouvait qu'exposer la loi.

ÉTENDUE DES EFFETS DU PARAGRAPHE B DE LA RÉSOLUTION DU 29 SEPTEMBRE 1921

La preuve faite démontre que les pensions de trois ou quatre soldats qui ont fait du service en France ont été retranchées parce que l'aggravation était disparue. Ces décisions ont été prises parce que deux des médecins-conseils n'avaient pas été informés de l'entente verbale conclue concernant l'application du paragraphe B. Il peut exister d'autres cas semblables, car ceux-ci ont été soumis à la Commission comme des cas types. La mise en pratique des instructions contenues dans le mémoire distribué par le Dr Arnold le 26 juin 1922 (dossier, p. 469) devrait empêcher toute nouvelle décision défavorable dans ces cas.

INTERPRÉTATION DE L'EXPRESSION INVALIDITÉ "VISIBLE"

L'aritlce 25 (3) n'autorise pas le paiement d'une pension pour invalidité qui était visible lors de l'enrôlement, même si ce soldat a fait du service en France. L'A.V.G.G. se plaint du fait que l'interprétation faite du mot "visible" est de plus en plus sévère contrairement aux explications données par les représentants de la Commission sur la signification de ce mot. Par cette exception on avait apparemment l'intention d'empêcher un soldat de réclamer une pension pour une incapacité dont il était atteint lors de l'enrôlement et qui, bien qu'elle ne soit pas mentionnée sur son dossier médical, était si apparente que tous pouvaient la voir, et que le soldat ne pouvait pas s'attendre à recevoir une pension pour cette raison, ni peut-on supposer que le pays doit payer une telle pension. Il n'y a pas de preuve que la question de l'interprétation faite dans la pratique de cette expression ait été soumise au comité parlementaire de 1919.

Quelques semaines après la mise en vigueur de la loi les instructions suivantes furent données concernant cette interprétation (dossier, p. 2725):—

"LA COMMISSION DES PENSIONS DU CANADA"

MÉMOIRE

"Au Dr Kee,
Du secrétaire.

"OTTAWA, 20 septembre 1919.

. . . .

L'expression "visible" telle qu'employée dans le paragraphe (3), article 25, chapitre 43 de la loi des pensions du 7 juillet 1919, sera interprétée comme suit:—

'Un état qui est parfaitement manifeste, facilement et clairement constaté, immédiatement évident pour un observateur ordinaire.'

Il faut nécessairement que l'état soit montré. S'il ne l'est pas il est intentionnellement caché.

Les malformations doivent être considérées comme visibles.

(Signé) Stanley B. Coristine,
Secrétaire.

Le Dr Belton fit évidemment distribuer ce mémoire (dossier, p. 1166). En 1920, témoignant en présence du comité parlementaire spécial, procès-verbal du comité parlementaire de 1920, p. 329, dossier, p. 1268(le Dr Burgess disait:—

"Les seuls soldats qui se sont rendus en France et ne *reçoivent pas une pension pour tout l'invalidité sont ceux qui étaient atteints d'une invalidité très visible*—comme la perte d'un œil, d'un doigt ou d'un pied, quelque chose de ce genre, quelque chose qui ne pourrait empêcher le simple laïque en regardant le soldat de faire la remarque " mais ce soldat a perdu un doigt. Il n'est pas apte au service." C'est la seule interprétation que nous faisons du mot "visible"."

En 1921 (Procès verbal du Comité Parlementaire de 1921, p. 53, Dossier p. 1271) M. MacNeil faisait remarquer qu'une définition claire du mot "visible" s'imposait parce que, dit-il il se rappelait d'un cas ou le soldat souffrait d'un œil lors de son enrôlement, mais ce mal ne s'était développée en cataracte, d'après le soldat, seulement que pendant le service, et on lui refusait une pension en disant que cette condition était visible lors de l'enrôlement. Le Dr Burgess donna alors au Comité ce qu'il croyait être la définition du mot "visible" (Procès verbal du Comité Parlementaire de 1921, p. 54, Dossier p. 1272):—

Ce que nous considérons comme "visible" consiste en ce qui paraît visible à un individu quelconque sur examen. Nous présumons que le sujet a été mis à nu lorsqu'il fût examiné, et la perte d'un orteil, ou d'une partie de la main ou d'une partie du pied serait considérée comme "visible" par un individu quelconque. Le rhumatisme ne serait pas évident à moins que le sujet ne soit infirme au point d'en donner la preuve tangible. Le rhumatisme n'est pas considéré comme visible. Je connais quelque chose au sujet du cas que M. MacNeil a cité, bien que je n'en connaisse pas tous les détails; mais lorsqu'un homme a une cataracte, il est dans une grande mesure atteint de vision défectueuse, et cela sera considéré comme visible. Si la vue de l'individu était sérieusement atteinte, ceux qui viennent en contact avec lui s'en appercevraient. Cela serait visible. Mais lorsqu'un homme est atteint d'une légère affection de la vue seulement, cela ne serait pas visible. Le mot "visible" s'applique dann la plupart des cas à ceux qui ont perdu une partie de la main ou du pied, ou à ceux qui sont aveugles d'un œil. C'est dans cette catégorie de cas que s'applique la définition du mot "visible".

La déclaration susmentionnée ne demande pas d'explications. La catégorie d'invalidités considérées comme "visibles" est clairement indiquée. On a cité des cas au cours de cette enquête qui, de l'avis de la Commission, démontrent que la Commission des pensions a considérablement étendu la définition faite par le Dr Burgess, et traite comme "visible", et en conséquence sans droits à une pension, des incapacités beaucoup moins apparentes que celles décrites par le Dr Burgess dans le passage cité plus haut. On a mentionné des cas de maux d'oreille (Dossier p. 1443), de varices bénignes (1458), de maux de dos (1467), de faiblesse d'esprit (2105), de fractures du fémur (1917); et dans tous ces cas

on a prétendu que la pension pouvait être refusée parce que ces incapacités étaient visibles.

RÉCAPITULATION ET CONCLUSIONS RE; ARTICLE 25 (3).

(*a*) L'article 25 (3) traite des incapacités antérieures à l'enrôlement rencontrées chez des soldats qui ont fait du service sur un théâtre de la guerre.

(*b*) Antérieurement à 1918 la pratique suivie consistait à déduire le pourcentage de l'incapacité antérieure à l'enrôlement de l'incapacité au moment du licenciement et d'accorder une pension pour la différence.

(*c*) En 1918, on a prétendu que si un homme passait les examens médicaux au Canada et en Angleterre et servant en France, on devait présumer, pour les fins de la pension, qu'il était "en bonne santé" lors de son enrôlement.

(*d*) Ce principe général a été accepté, et la Commission des Pensions a soumis un projet d'amendement des règlements de pensions au comité parlementaire de 1918. Celui-ci a changé la forme de la recommandation et la Commission des Pensions a adopté, le 2 juillet 1918, un nouveau règlement basé sur cette recommandation. En décembre 1918, un décret a été rendu dans le même sens (C.P. 3070). Les dispositions du décret se retrouvent presque mot à mot dans l'article 25 (3) de la Loi des pensions de 1919.

(*e*) L'hon. Rowell, président du comité parlementaire de 1919, en expliquant la loi en Chambre, a déclaré que, de l'avis du comité, si un homme avait subi son examen médical et s'était rendu au front, le pays devait ignorer toute question de maladie préexistante et lui accorder une pension.

(*f*) L'article porte que "aucune déduction ne doit être faite de la pension" pour cause de maladie antérieure à l'enrôlement. La rédaction de la clause recommandée par la Commission des Pensions au comité parlementaire de 1918 portait "que les pensions soient payables" pour toute incapacité apparue plus de trois mois après l'enrôlement, qu'elle existât lors de l'enrôlement ou non. C'est le comité parlementaire de 1918 qui a changé la phraséologie pour dire "aucune réduction", etc........ L'idée des déductions semble avoir été suggérée par la pratique déjà suivie de détruire l'incapacité antérieure à l'enrôlement de l'incapacité au licenciement, mais la réduction acceptée parlait de réduire sur la "pension."

(*g*) Le différend ne surgit que lorque l'incapacité n'est pas plus grande lors du licenciement qu'à l'époque de l'enrôlement. Dans une délibération du 29 septembre 1921, la Commission des Pensions dit que l'article 25 (3) ne s'applique que si un droit à la pension existe en vertu de l'article 11, et que par conséquent il doit y avoir eu une évidente augmentation de l'incapacité pendant le service. La G.W.V.A. prétend qu'un homme ayant servi en France avait droit à une pension pour toute incapacité dont il souffrait lors du licenciement si elle n'avait pas été évidente ou intentionnellement cachée lors de l'enrôlement ou encore si elle n'était pas congénitale ou si elle était assez minime pour ne pas causer sa réforme. Ces exceptions sont indiquées à l'article 25 (3).

(*h*) La Commission des Pensions n'a fait aucune représentation quant à l'effet légal de l'article tel qu'on l'a adopté.

(*i*) Lors de l'adoption de la Loi des pensions, la Commission des Pensions a publié des Annotations portant que tout soldat se rendait en France devenait pensionnable pour toute incapacité existant lors du licenciement, à moins que l'incapacité n'ait été évidente ou cachée lors de l'enrôlement. L'annotation de l'article 25 (3) portait aussi qu'on avait insisté pour qu'une incapacité constatée lors du licenciement donne droit à une pension, qu'elle ait existé en tout ou en partie lors de l'enrôlement. Les Annotations portaient en outre que le comité parlementaire de 1918 avait décidé que si un soldat se rendait en France "on

devait présumer qu'il était absolument en bonne santé lors de son enrôlement", à moins que son incapacité antérieure n'ait été cachée ou évidente ou assez peu importante pour ne pas causer sa réforme.

(*j*) Au cours de cette enquête, la question s'est posée de savoir si l'interprétation donnée dans les Annotations avait inspiré les décisions de la Commission des Pensions jusqu'en septembre 1921, alors que la décision susmentionnée a été rendue. Les dirigeants de la Commission des Pensions et ceux de la G.W.V.A. ont rendu d'abondants témoignages pour montrer quelle serait la situation lorsqu'il n'y aurait pas eu d'aggravation pendant le service. On a cité très peu de cas, et ils étaient trop équivoques et isolés pour constituer une preuve de pratique satisfaisante. Apparemment, l'occasion d'une décision définitive ne s'est pas présentée, parce qu'on présumait qu'un soldat qui s'était rendu en France était en bonne santé (pour les fins de la pension) lors de l'enrôlement, ou l'on admettait que s'il y avait une incapacité antérieure à l'enrôlement, elle devait naturellement avoir progressé pendant le service en France.

(*k*) La Commission estime que la seule interprétation donnée après l'adoption de la Loi de 1919 qui fasse autorité est celle qu'on trouve dans les Annotations de la Commission des Pensions, et que, dans les quelques cas mentionnés, on ne peut trouver la preuve d'une pratique acceptée. Le manque d'unanimité parmi les témoins nous a empêchés de déterminer avec un certain degré de certitude la pratique qu'on aurait adoptée si les cas s'étaient présentés, bien que, croyons- nous, on aurait refusé la pension, malgré ce que disent les Annotations.

(*l*) A l'été de 1921, le ministère du rétablissement a absorbé le personnel de la Commission des Pensions, et plus tard, le Dr Arnold, directeur des services médicaux du ministère, est devenu en même temps conseiller médical en chef de la Commission des Pensions. D'après la G.W.V.A., peu après ces changements, on a constaté que la politique de pensionner un soldat ayant servi en France, pour n'importe quelle incapacité constatée lors du licenciement, était abandonnée.

(*m*) Peu après la nomination du Dr Arnold comme conseiller médical en chef, on lui a soumis des cas hypothétiques pour savoir si un soldat ayant servi France pouvait recevoir une pension pour une incapacité restée exactement la même lors du licenciement qu'à l'époque de l'enrôlement. Le Dr Arnold n'a pas trouvé les opinions unanimes non plus quant à savoir si un homme qui avait été pensionné à cause d'une aggravation survenue pendant le service perdrait sa pension si l'aggravation disparaissait.

(*n*) Le Dr Arnold a demandé une décision sur ces deux points, et la délibération du 29 septembre 1921, adoptée par la Commission des Pensions portait que (A) l'article 25 (3) ne s'appliquait que si le postulant avait des droits en vertu de l'article 11; (B) lorsque l'aggravation survenue dans le service disparaissait, la pension cessait; et (C) la décision quant à savoir si l'aggravation avait disparu était purement médicale et dépendait des circonstances de chaque cas. Nous allons étudier (A) d'abord.

(*o*) La décision qu'un homme devait avoir des droits en vertu de l'article 11 pour avoir le bénéfice de l'article 25 (3) imposait une limite définie à l'interprétation contenu dans les Annotations de 1919. C'était la première fois qu'une telle décision se donnait par écrit. La Commission estime qu'on aurait dû donner quelqu'avis et quelqu'explication pour faire entendre que la stricte interprétation de la Loi avait rendu cette décision nécessaire.

(*p*) La délibération a été adoptée par les conseillers médicaux adjoints du bureau chef mais n'a pas été envoyée aux unités.

(*q*) Quant à la prétention de la G.W.V.A. que la décision n'était pas légale, la Commsision des Pensions est elle-même l'interprète de la loi, du moins dans

les cas qui se présentent, et elle a probablement le droit de rendre des décisions générales telles que celle-ci. Mais il y a des raisons qui peuvent justifier une interprétation conforme aux Annotations, par exemple, que le mot "pension" tel qu'il est employé dans l'article 25 (3) peut ne pas signifier la pension nette d'après l'article 11, mais indique une indemnité qui comprend un pourcentage pour les incapacités antérieures à l'enrôlement, parce que l'article prévoit que les incapacités antérieures à l'enrôlement ne doivent pas être déduites, et que, par conséquent, l'article, en employant le mot pension dans ce sens, accorde prima facie une pension pour la totalité de l'incapacité constatée lors du licenciement et en même temps empêche la déduction des incapacités antérieures à l'enrôlement; ou bien que l'article 11 donne prima facie une pension pour toute incapacité existant lors du licenciement, laquelle peut alors être réduite ou supprimée sur preuve de l'existence d'une incapacité antérieure à l'enrôlement.

(*r*) Le 15 juin 1922, lors de la publication du télégramme qui fait l'objet de la présente enquête, la Commission des Pensions a obtenu du ministère de la justice une opinion confirmant sa décision qu'un homme devait avoir droit à une pension en vertu de l'article 11 pour que l'article 25 (3) s'applique. La Commission considère donc que, pour les fins de la présente enquête, cette décision de la Commission des Pensions doit être acceptée. Cette opinion portait aussi que la Commission des Pensions, en accordant une pension lorsque la maladie avait simplement progressé normalement, peut avoir favorisé le postulant plus que la stricte interprétation de la loi ne le demandait.

(*s*) La G.W.V.A. n'a connu l'existence de la délibération du 29 septembre qu'en mai 1922 lorsqu'une copie lui en a été envoyée par la poste, venant d'une personne qui n'est pas désignée. La G.W.V.A. avait appris, toutesfois, que, depuis l'été de 1921, il y avait des cas particuliers où l'on supprimait la pension parce que l'incapacité avait été antérieure à l'enrôlement et n'avait pas augmenté pendant le service.

(*t*) La G.W.V.A. a produit cette délibération devant le comité parlementaire de 1922 pour prouver que la Commission des Pensions avait adopté des règlements secrets qui restreignaient les droits conférés aux postulants par l'article 25 (3). La Commission des Pensions a déposé une déclaration écrite portant que la délibération dont il s'agissait confirmait l'interprétation de la politique de la Commission telle que celle-ci l'avait toujours donnée et que d'après l'interprétation constante de la Commission, une simple progression normale de la maladie pendant le service donnait à un soldat ayant servi en France droit à une pension. La déclaration portait aussi qu'elle avait constaté des cas exceptionnels où l'état du patient était le même que lors de son enrôlement et qu'alors se posait la question de savoir si ces infirmes devaient recevoir une pension et que, d'après l'interprétation de la Commission, la loi voulait dire que l'article 25 (3) se trouvait modifié par l'article 11 et que la pension n'était pas payable. Elle faisait aussi remarquer que, pour faire dire à la loi qu'une pension devait être accordée lorsque

> "personne ne prétendait que le service avait en aucune façon affecté l'état de l'infirme ni qu'il y ait eu aggravation pendant le service; ou en d'autres termes que le soldat avait pris et quitté le service absolument dans le même état, ce serait changer complètement le principe d'après lequel les pensions sont accordées et ce serait contraire aux statuts".

Quant à cette dernière déclaration, il ne faudrait pas oublier que l'interprétation qui donnait à un soldat une pension de 25 pour cent pour une infirmité dont 20 pour cent pouvait avoir existé avant l'enrôlement indiquait que le statut ne limitait pas les pensions aux incapacités survenues pendant le service.

(*u*) Quant à la portée de cette interprétation, elle dépend entièrement des conclusions des médecins. Sur cent cas qui ont été soumis à la Commission, il y en a eu au moins sept ou huit où l'on a constaté qu'il n'y avait pas eu de progression et où la pension a été refusée. Il est donc fort possible que les cas susceptibles d'être affectés n'étaient pas aussi rares qu'on aurait pu le supposer.

(*v*) Devant le comité parlementaire, le conseiller médical en chef a déclaré que les craintes de la G.W.V.A. étaient sans fondement et que l'effet serait pratiquement négligeable; mais en même temps il a déclaré que si cette règle n'existait pas, les soldats des basses catégories auraient droit au bénéfice de l'article 25 (3) et que l'effet serait énorme. La Commission se demande si cette règle affecte les hommes des basses catégories plus que les soldats classés A-1.

(*w*) La Commission croit que l'effet de l'interprétation contenue à l'article A de la délibération du 29 septembre peut-être le refus d'une pension à un bon nombre de postulants qui auraient eu des droits d'après l'interprétation de l'article 25 (3) contenue dans les Annotations de 1919. Ces bénéficiaires déchus sont: (a) ceux dont l'infirmité ne s'est pas augmenté dans le service; (b) ceux dont la mort ou l'invalidité tombait sous le coup des modifications de 1920 qui exigent la preuve de l'attribuabilité au service; et (c) ceux qui reçoivent une pension à cause de la progression de leur maladie pendant le service mais dont l'augmentation de pension suivant les progrès de l'incapacité après le licenciement sera refusée.

(*x*) Il reste à étudier les articles B. et C. de la délibération du 29 septembre. L'effet de ces articles est que lorsque la pension a été accordée à cause d'une aggravation ou d'une progression pendant le service, on doit la supprimer dès que la partie représentant l'aggravation ou la progression est disparue, de l'avis des médecins.

(*y*) Cette question a été traitée également d'après l'opinion du ministère de la justice qui ne confirme pas très clairement la décision de la Commission des Pensions mais à cause de la juridiction exclusive de la Commission des Pensions qui peut probablement s'exercer dans des décisions générales comme celle-ci, la Commission croit qu'il faut accepter la décision de la Commission des Pensions pour les fins de l'enquête. Mais l'article 25 (1) donne de fortes raisons en faveur d'une autre interprétation.

(*z*) Quant à la pratique qui a prévalu jusqu'en septembre 1921, la Commission croit que par suite de l'entente générale des conseillers médicaux (sauf deux exceptions) d'après lesquels ont ne peut dire que l'aggravation ait disparu tant qu'il reste de l'incapacité, la pratique a été de ne pas décider que l'aggravation était disparue, mais de maintenir la pension jusqu'à ce que l'incapacité ait cessé complètement.

(*aa*) Le Dr Arnold a demandé à la Commission des Pensions de décider si, lorsque l'aggravation n'existait plus, la pension devait cesser. Cette décision était particulièrement désirable vu que, selon deux conseillers médicaux, si l'aggravation avait cessé, la pension devait cesser également. La délibération du 29 septembre portant qu'il fallait retrancher la pension lorsque l'aggravation avait disparu, et l'on a répondu au Dr Arnold que telle était la loi et que la Commission des Pensions n'aurait rien à voir dans la question de l'interprétation médicale. La Commission croit que lorsque le personnel de la Commission des Pensions comprenait deux médecins elle aurait dû prendre elle-même la responsabilité de voir à ce que la pension ne soit pas supprimée tant que l'incapacité durait, suivant l'entente reconnue.

(*bb*) Les conseillers médicaux ont immédiatement convenu de pas déclarer que l'aggravation avait cessé tant qu'il restait quelqu'incapacité. Malheureusement, bien qu'ils aient reçu la délibération, les Drs Bond et Barnes, qui étaient de l'avis contraire, n'ont pas reçu communication de cette convention qui annulait pratiquement la décision de la Commission.

(*cc*) En février et mars 1922, le Dr Bond et le Dr Barnes ont tous deux rendu des décisions dans des cas particuliers, supprimant la pension lorsque l'aggravation avait cessé. Leur délibération a été citée comme un précédent permettant d'annuler la pension dans un de ces cas. Un autre cas de ce genre a été soumis à l'attention du Dr Arnold qui s'est donné du mal pour voir à ce que les Drs Bond et Barnes comprennent ce qui avait été convenu. Il y a eu au moins deux autres cas, en février et en mars 1922, où des décisions semblables ont été rendues. Les raisons de ces décisions étaient nouvelles, d'après l'expérience de la G.W.V.A.

(*dd*) Comme on l'a dit, la délibération a été portée à l'attention de la G.W.V.A. en mai 1922 et a été considérée comme étant la cause des décisions adverses qu'on avait reçues. Sans dire qu'elle connaissait l'existence de la délibération, la G.W.V.A. a discuté la question avec la Commission des Pensions qui prétendait qu'il n'y avait pas de changement dans la pratique.

(*ee*) D'après le témoignage du docteur Arnold devant le comité parlementaire de 1922, l'article B, tel que rédigé, ne représentait pas ce qui se faisait dans la pratique, parce que, au lieu de supprimer la pension lorsque l'aggravation cessait, comme il était dit dans la délibération, on la maintenait jusqu'à ce que l'incapacité disparaisse.

(*ff*) Le 19 juin 1922, le docteur Arnold a écrit au bureau de Toronto que l'interprétation à donner à l'article B ne concordait pas avec la lettre de l'article et que, lorsque la pension avait été accordée en vertu de l'article 25 (3), on ne faisait plus de distinction entre l'aggravation et l'incapacité originelle, et que par l'article B on devait comprendre que l'incapacité devait disparaître en entier avant que la pension ne cesse.

(*gg*) Le 22 juin 1922 (après la publication du télégramme), le docteur Arnold a fait envoyer une lettre relativement à l'un de ces cas, déclarant que, d'après une décision, tant qu'une incapacité durait, on devait considérer qu'une certaine aggravation persistait et que le soldat serait pensionnable pour toute son incapacité; et que des instructions devaient être données sur ce point.

(*hh*) Le 26 juin, le docteur Arnold a donné des instructions générales, déclarant qu'il avait été convenu, pour des raisons pratiques, qu'à moins que l'incapacité n'ait cessé ou ne soit devenue négligeable, l'article B ne s'appliquerait pas. C'était en effet ordonner d'ignorer cet article.

(*ii*) La Commission croit que cet article B de la délibération n'a pas été appliqué dans la pratique, et que l'accord intervenu entre les médecins conseillers (qui ne laissait pas d'occasion d'appliquer l'article) était nécessaire pour bien expliquer la pratique.

(*jj*) En autant que la preuve l'indique, quelques soldats seulement ont eu à se plaindre de l'article B. Les instructions données subséquemment par écrit devraient prévenir de nouvelles décisions défavorables à ce point de vue.

(*kk*) La Commission est convaincue qu'il y a fortement lieu de douter si, lors de l'adoption de la loi, on avait en vue l'interprétation contenue dans la délibération de la Commission des pensions en date du 29 septembre 1921, exigeant le droit à la pension en vertu de l'article 11 comme condition de l'application de l'article 25; et elle croit que l'effet de cette interprétation devrait être signalé à l'attention du Parlement pour qu'il avise.

(*ll*) La Commission est aussi d'avis que, par suite des circonstances susmentionnées concernant l'application de l'article B de la délibération du 29 septembre 1921, tous les cas tombant sous les dispositions de l'article 25 (3) où la pension a été supprimée parce que l'aggravation ou l'augmentation de l'incapacité pendant le service avait cessé ou disparu, devraient être revisés et rajustés d'après la décision contenue dans les instructions générales du 26 juin 1922 susmentionnées.

QUATRIEME PARTIE

PLAINTES AU SUJET DE LA LOI DE L'ASSURANCE DES SOLDATS DE RETOUR

Commentant sa dépêche première, l'Association des vétérans de la grande guerre prétend:

(*a*) " Qu'on a inauguré secrètement des règlements par lesquels la Commission a assumé le pouvoir de rejeter les demandes d'assurance en vertu de la Loi de l'assurance des soldats de retour, en se basant sur des raisons médicales, en dépit de la décision du Parlement que cette assurance serait accessible à tous les postulants qualifiés, sans égard à leur état de santé au temps de la requête.

(*b*) Que lesdits règlements ont été illégalement tenus cachés, et qu'on a rendu des décisions adverses sans les faire connaître aux individus intéressés, causant par là beaucoup de malaise et de mécontentement ".

On pourrait probablement mieux suivre la gradation plus ou moins forte de ces plaintes en donnant l'histoire, depuis ses débuts et dans son application jnsqu'à date, de la Loi de l'assurance des soldats de retour (10-11 George V, chapitre 54, sanctionnée le premier juillet 1920, et mise en vigueur le premier septembre 1920).

Le comité spécial de la Chambre pour le rétablissement des soldats dans la vie civile (sous la présidence de l'honorable J. A. Calder), durant la troisième session du treizième parlement, dans l'automne de 1919, cite dans son procès-verbal (page 361) une résolution présentée devant ses membres par les vétérans de l'armée et de la marine du Canada:—

Attendu qu'un grand nombre d'hommes qui se sont enrôlés pendant la dernière guerre sont placés dans une situation financière telle qu'il leur est impossible d'assurer la protection de leurs dépendants autrement que par le moyen d'une assurance sur leur vie;

Et attendu qu'un grand nombre d'hommes, à cause des diverses infirmités contractées *au cours de leur service,* sont maintenant dans l'impossibilité d'assurer leur vie;

Et attendu que certaines dispositions ont été prises sous forme de pensions et d'allocations payées pendant la vie desdits hommes, mais qu'aucune disposition n'a été prise en vue de la *protection de leurs dépendants* après leur décès;

Et attendu qu'il est dans l'intérêt du Canada que ces hommes et leurs dépendants n'aient pas à souffrir à cause de l'absence de disposition de cette nature;

Résolu par conséquent que nous, l'exécutif du Dominion des Vétérans de l'armée et de la marine du Canada, désirons attirer l'attention du gouvernement fédéral sur la nécessité urgente d'émettre des polices d'assurance sur la vie de tous les pensionnaires et autres anciens combattants qui sont actuellement dans l'impossibilité d'obtenir une police d'assurance sur leur vie à cause des diverses *invalidités occasionnées par leur service,* qui en feraient la demande, pour une somme n'excédant pas deux mille dollars ($2,000), et que les primes exigées soient celles qui sont actuellement en vigueur pour les risques de première classe assurés par une police de vie entière ordinaire, et basées d'après l'âge des requérants

à leur dernier anniversaire, lesdites polices d'assurances devant désigner comme bénéficiaires *seulement les dépendants* des requérants, et le montant de la police ne devant être payé qu'au décès de l'assuré."

A la page 713 du même procès-verbal, on voit que M. C. G. MacNeil, le secrétaire général de l'Association des vétérans de la grande guerre, a soumis un mémoire mentionnant, entre autres sujets, la condition suivante nécessaire au rétablissement civil:

d) "Des facilités d'assurance sur la vie pour les invalides privés des avantages de l'assurance ordinaire sur la vie qui leur permettrait de sauvegarder l'avenir de *leurs dépendants*."

Dans son rapport à la Chambre, le comité dit à la page 58:

"Suggestion (21)—On a soumis plusieurs projets à votre comité concernant l'aide que l'on devait accorder aux anciens soldats, qui, par suite *d'infirmités contractées au service* ne peuvent pas prendre de l'assurance au taux courant dans les compagnies d'assurance et les sociétés fraternelles.

Recommandation.—Votre comité est d'avis qu'il faudra faire approfondir davantage la question par des experts et des actuaires avant que l'on puisse faire une recommandation rationelle au Parlement à ce sujet. Il considère que cette question mérite d'être étudiée sérieusement, et que l'on devrait faire toutes les recherches nécessaires pour déterminer la possibilité d'élaborer un plan juste et équitable."

A la session suivante de 1920, le comité spécial des pensions et du rétablissement (sous la présidence de M. Hume Cronyn) a reçu de l'Association des vétérans de la grande guerre une résolution conçue comme suit:

Attendu que plusieurs anciens membres des forces expéditionnaires canadiennes souffrent d'invalidité contractée *pendant leur service à l'armée,* laquelle invalidité les empêche de se procurer une assurance-vie pour *la protection de leurs dépendants.*

Et attendu que l'examen médical antérieur à l'enrôlement a déclaré ces individus être en parfait état de santé et que, par conséquent, telle invalidité doit être considérée comme *résultant du service actif.*

Il est en conséquence résolu que nous, l'Association des vétérans canadiens de la grande guerre réunie en convention, exposions au gouvernement la nécessité immédiate pour l'Etat d'aider tous les *invalidés de* ladite guerre à se procurer une *protection de toute confiance* sous quelque forme reconnue d'assurance-vie à des taux réglementaires; le gouvernement du Canada assumant la responsabilité du paiement de toute augmentation des taux exigée par suite de faiblesses physiques ou mentales *résultant directement ou indirectement* du service militaire en temps de guerre.

Et il est de plus résolu, eu égard au fait que le comité parlementaire a recommandé, au cours du mois de septembre 1919, une étude immédiate de cette question par des actuaires experts, que nous regrettons profondément le retard apporté par le gouvernement du Dominion à l'étude de ces recommandations, et que, de plus, à cause de la promesse donnée récemment par le premier ministre suppléant, nous demandons qu'une législation soit adoptée immédiatement en vue de solutionner les difficultés éminemment pressantes que rencontrent nos camarades."

Ce comité spécial de 1920 a été l'un des principaux facteurs dans l'adoption de la Loi de l'assurance des soldats de retour de 1920 (ch. 54) maintenant dans nos statuts.

Les principales clauses de cette loi sont:

Article 3.—"Le Ministre peut conclure avec un soldat de retour *ayant son domicile et sa résidence au Canada,* ou avec sa veuve, *ayant son domicile et sa résidence au Canada,* un contrat d'assurance stipulant le versement de cinq cents dollars ou de tout multiple de ce nombre, n'excédant pas, toutefois, cinq mille dollars, en cas de décès de l'assuré." (Les mots soulignés ont été biffés en 1921).

Article 13.—"Le Ministre peut refuser de souscrire un contrat d'assurance dans tous les cas où, selon lui, il a un motif suffisant de refuser."

Article 15.—Aucun *examen médical* ni aucune autre preuve qu'une personne est assurable n'est requise à l'égard de tout contrat émis en vertu de la présente loi; toutefois, le Ministre peut, aux fins de déterminer si, oui ou non, il doit refuser de souscrire un contrat d'assurance dans un cas quelconque sous le régime des dispositions de l'article treize de la présente loi, *exiger l'examen médical* ou autre preuve qu'il croit nécessaire, établissant que la personne est assurable."

Article 20.—Nulle demande d'assurance ne doit être reçue sous l'empire de la présente loi après le premier jour de septembre mil-neuf cent vingt-deux. (Délai prolongé en 1922 jusqu'au premier septembre 1923).

Durant la préparation de l'acte originaire, le comité spécial de 1920 a questionné M. G. D. Finlayson, le surintendant des assurances au ministère des Finances, et l'un de ceux qui ont pris une plus grande part à la rédaction de la loi, sur la raison de l'article 13 (l'article 11 dans l'avant-projet de la loi). Il répondit comme suit (page 425 du procès-verbal du comité et page 1729 du dossier):

"Le Ministre peut refuser de souscrire un contrat d'assurance dans tous les cas où, selon lui, il a un motif suffisant de refuser.'

Je crois que ceci tend à exclure les individus qui se *sont eux-mêmes infligés l'invalidité* qui les pousse à l'assurance, comme aussi ceux dont l'invalidité provient de l'immoralité; on pourrait y inclure les cas d'invalidité dus à la syphilis. On pourrait encore rayer de la liste des postulants ceux qui rechercheraient à y être *admis par fraude.* Je crois que le Ministre devrait avoir le droit de *refuser des cas de ce genre.* On pourrait rendre plus explicites dans ce projet les raisons qui militeraient en faveur d'un rejet de demande. Je crois que c'est là une question à étudier, savoir si l'on doit entrer dans plus de détails."

M. Finlayson répète plus loin (page 472 du procès-verbal du comité, page 1731 du dossier):

L'intention est que le Ministre devrait avoir le droit de *refuser d'émettre* un contrat d'assurance quand un homme est devenu invalide par suite de *mutilations volontaires,* ou par *conduite immorale.* On a l'intention de refuser les syphilitiques. Je crois qu'il y aurait de fortes objections à assurer les vies des syphilitiques."

Le président, M. Cronyn dit (page 473 du procès-verbal du comité et page 1732 du dossier):

Je crois que la valeur de cette clause réside en ceci, qu'il y aura toujours *des gens cherchant à éluder la loi.* Il est impossible de prévoir tous les moyens qui seront imaginés pour *tirer indûment avantage* de cette clause."

Au sujet du paragraphe de l'article 15 concernant l'examen médical, M. Finlayson l'explique comme suit (page 426 du procès-verbal et page 1750 du dossier) :—

M. White:

Q. Est-ce que les postulants seraient soumis à un examen médical comme ceux qui demandent de l'assurance dans une compagnie d'assurance ordinaire?—R. Non, il n'y a pas d'examen médical dans notre plan.

M. Cooper:

Comment pourrez-vous établir si un individu est atteint de syphilis? —R. Dans la plupart des cas, c'est l'histoire médical de l'individu qui nous le dira.

Q. C'est alors *une sorte d'examen médical*?—R. C'est une revue de l'histoire médicale de chaque individu. *Sous ce rapport,* il faudra *un examen médical* si l'on croit qu'il existe chez un tel ou un tel *une maladie de ce genre.*

M. Edwards:

Q. Vous dites qu'il n'y aura *pas d'examen médical*?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous anticipons de nouveau; nous serons appelés à discuter cela lorsque nous arriverons à l'article 13 (devenu l'article 15 dans la loi adoptée).

Le TÉMOIN: L'article 12 ne fait que stipuler le mode de paiement des primes. L'assuré pourra payer en prime unique ou pour la vie, ou encore suivant le système appelé terme de dix ans, de quinze ans ou de vingt ans sur vie entière; ou il pourra payer ses primes réparties sur la période qu'il lui reste pour atteindre soixante-cinq ans. Ce sont là les contrats réguliers d'assurance-vie; on croit que ce sont les contrats les plus avantageux pour la moyenne des hommes.

M. McNutt:

Q. Qu'arrive-t-il s'il manque au paiement de ses primes?—R. La police devient nulle. L'article 13 se lit comme suit: "Aucun examen médical ni aucune autre preuve qu'une personne est assurable n'est requise à l'égard de tout contrat émis en vertu de la présente loi." Je crois que si nous exigions un *examen médical, sauf la discrétion réservée au ministre pour les cas ci-haut mentionné,* nous irions contre le but de la présente loi. Je ne crois pas sage d'établir un plan d'assurance d'Etat au profit de ceux qui ne peuvent se procurer de l'assurance d'une manière régulière, *et imposer en même temps un examen médical."*

A la page 530 du procès-verbal et page 1732 du dossier:—

M. GRIESBACH: Je ne suis pas membre du comité, mais je suis intéressé, et je voudrais demander si la discussion actuelle est relative aux cas des soldats qui, par suite de leur service, ont été rendus incapables de se procurer une assurance ordinaire, et si cette discussion embrasse tous les cas de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Oui, mon général. Nous avons étudié durant trois jours, je crois, un projet de loi qui a été suggéré à cet effet. Nous l'étudions en séance exécutive avant d'en arriver à une conclusion.

M. CLARK: La loi embrasse plus que cela. Elle comprend tous les soldats, qu'ils soient invalides ou non.

Le PRÉSIDENT: *Sans examen médical,* sans aucun égard à leur invalidité, le taux devant être basé sur l'âge.

A la page 536 du procès-verbal, page 1732 du dossier, M. Finlayson continue:—

M. Nesbitt:

Q. S'il devenait invalide plus tard, cela n'affecterait pas sa police de soldat?—R. Non.

M. McCurdy:

Q. Relativement à la suggestion faite par M. Murphy, quel est le travail préparatoire que l'on a en vue pour déterminer qui sera éligible? Faut-il qu'un homme ait été refusé par une compagnie d'assurance?

M. NESBITT: Non, *tous les soldats peuvent être admis.*

M. MCCURDY: Avant qu'il ait droit à l'assurance?

Le TÉMOIN: *La seule condition est qu'il ait servi,* qu'il se soit enrôlé, ou qu'il ait été enrôlé ou conscrit dans les forces navales, militaires ou aéronautiques du Canada.

M. McCurdy:

Q. Même s'il n'a jamais quitté le Canada?—R. Même dans ce cas, et même s'il n'a jamais quitté la ferme ou l'atelier.

Dans son rapport à la Chambre (page 16), le comité dit:—

"Les principaux points du projet de loi sont:

1. Tout soldat, matelot ou infirmière de retour domiciliés ou résidant au Canada, et dans certains cas la veuve de tout soldat ou de tout marin de retour peut s'assurer dans l'assurance du Dominion du Canada pour une somme variant de $500 à $5,000.

2. *Aucun examen médical* n'est exigé pour cette assurance, et en conséquence *tous peuvent en prendre, peu importe leur état de santé.*

Dans la discussion sur ce sujet devant la Chambre, on trouve à la page 4138 des Débats (23 juin 1920) et à la page 1742 du dossier: —

M. MCMASTER: Comme il n'est pas exigé d'examen médical, quelqu'un sera-t-il chargé de voir à ce qu'on n'accepte pas de requêtes de la part de gens qui songeraient à s'assurer sur le point de mourir?

M. CRONYN: *Si l'on exigeait un examen médical,* le bill serait inutile au soldat de retour qui est invalide. Comme l'a dit l'honorable député, il doit s'appliquer à celui qui est à la veille de mourir comme à celui qui est dans un état de santé normal. Dans le cas où un individu est tellement infirme qu'il lui reste peu de temps à vivre, *la seule protection* qu'a l'Etat provient de ce que, d'après l'article 10, si la mort de l'assuré est le résultat de son service à l'armée et si les membres de sa famille ont des titres à une pension, ceux-ci ne profitent pas de la police d'assurance. Cependant, ils ont droit au remboursement des primes avec intérêt. Toutefois, si la mort de l'assuré est attribuable à des causes naturelles, sa famille peut bénéficier de la police."

D'après ce qui précède, il est absolument clair que, si, par les articles 13 et 15, le ministre a le droit absolu de refuser les demandes d'assurance ou d'ordonner un examen médical lorsqu'il le juge à propos, il était bien entendu par les personnes qui ont préparé le projet de loi et par celles qui ont pris part à la discussion sur cette question, que ce pouvoir ne devait être exercé que dans les cas de mutilation volontaire, ou lorsque l'on suspecte une conduite immorale ou quelque fraude, et que même les demandes faites sur le lit de mort ne doivent pas être refusées. La loi va plus loin que les résolutions présentées par les vétérans en ceci que les postulants sans dépendants sont absolument sur le même pied que les

postulants avec dépendants, et qu'il n'est pas nécessaire de démontrer que l'état de santé du postulant a été de quelque manière affecté par le service. Cette facilité est compensée par l'insertion d'une limite de deux ans, après laquelle aucune demande d'assurance ne peut être reçue.

Par un arrêté ministériel (C.P. 1968) en date du 18 août 1920, la Commission des Pensions assuma la charge d'appliquer la loi de l'assurance des soldats de retour. La Commission devint ainsi l'agent du ministre des Finances chargé de préparer les contrats d'assurance et responsable du mode général d'émission des polices, conformément aux règlements édictés par l'honorable ministre des Finances. Dès le début, le major C. B. Topp, O.S.D., C.M., devint l'officier exécutif de la Commission des Pensions pour les questions se rattachant aux assurances.

Par des arrêtés ministériels subséquents, nº 1187 du 12 avril et n° 2722 du 17 août 1921, on transporta l'application de la loi de l'assurance au département du Rétablissement des soldats dans la vie civile, mais il était stipulé que la Commission des Pensions devait donner à ce département la ligne de conduite à suivre dans l'application des dispositions de la Loi d'assurance des soldats de retour. Le département du Rétablissement des soldats dans la vie civile a confié la loi à son directeur exécutif, gardant le major C. B. Topp comme chef du service chargé d'appliquer la loi de l'assurance des soldats de retour.

D'après les témoignages rendus devant cette Commission, la Commission a dès le début et durant plus de quinze mois, appliqué les articles 13 et 15 de la loi conformément à l'entente ci-dessus mentionnée. L'admission était extrêmement facile, et les demandes d'assurance, même celles qu'on prétend avoir été faites sur le lit de mort, étaient acceptées sans examen médical, du moment que le décès ne survenait pas avant la livraison de la police. Les seules restrictions étaient dans les cas où l'on soupçonnait quelque fraude ou un état de santé affaibli par suite de l'immoralité ou de mutilation volontaire.

Au cours de la campagne de publicité conduite dans le but de faire connaître les avantages de la loi, les représentants de la Commission des pensions ont déclaré publiquement devant des assemblées d'anciens combattants, à part les publications répandues partout appuyant sur ce point, que la loi était "pour les anciens membres des forces dont la santé n'était pas suffisamment bonne pour leur permettre de se procurer de l'assurance de la manière ordinaire", et que "l'examen médical n'était pas requis". Ces publicatitons ont été répandues et officiellement distribuées jusque vers la fin de septembre 1922. (Dossier, pages 1058-1070, 1736, 1740, et 1770-1772).

Les circonstances qui ont amené le changement de conduite et ont fait entrer en ligne de compte l'état de santé du postulant pour établir son droit à l'assurance, se trouvent dans les dossiers de la correspondance et des entrevues entre le ministre des Finances et les fonctionnaires chargés d'appliquer la loi. Evidemment il est survenu des cas où le postulant était à l'agonie quand la demande a été faite, et est mort avant l'émission de la police.

Le quinze décembre 1920, (Ex. 67, page 1812 du dossier marqué H.D.D. la Commission des pensions a proposé certains règlements exposés dans la lettre suivante:—

OTTAWA, le 15 décembre 1920.

Hon. sir HENRY DRAYTON, C.B.,
Ministre des Finances,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous demander si nous devons accepter les demandes d'assurance faites sur le lit de mort du postulant, et de vous

soumettre ci-après un mode de procédure convenu entre ce bureau et M. Finlayson, le surintendant des assurances.

1) Les polices entreront en vigueur lors de la livraison.

Cette livraison se fera à l'ordinaire dans les deux semaines suivant la réception à Ottawa de la demande d'assurance.

2) S'il arrive des réclamations avant la livraison de la police, il sera fait une étude spéciale des circonstances. Si la livraison de la police s'est trouvée indûment retardée, ou si, de l'avis des commissaires, il y a d'autres circonstances atténuantes, la réclamation sera acceptée.

3) Dans aucun cas on n'admettra une réclamation si le décès survient avant que la demande soit examinée et approuvée, puis ainsi annotée suivant la procédure ordinaire au ministère.

On recommande que ce mode de procédure soit appliqué à toutes les réclamations qui se sont présentées jusqu'à présent, ou qui se présenteront dorénavant. Subordonnément à votre approbation, il sera nécessaire d'inclure ce mode de procédure dans un arrêté ministériel, car il est possible de le mettre en vigueur comme une question de détail ou d'administration.

Bien à vous,

C. B. TOPP.

Pour le président de la Commission des pensions du Canada.

Le ministre a approuvé ces règlements le 17 décembre 1920.

Comme on le voit, ces règlements n'affectent que les cas ou légalement la police ne signifie rien, puisqu'elle n'a pas été signifiée avant le décès, et ils ne semblent pas dire qu'il soit possible de refuser une demande d'assurance quand le postulant est encove vivant, quel que soit son état de santé. La même question des demandes d'assurance faites sur le lit de mort a été traitée dans une lettre en date du 25 avril (page 1813 du dossier) adressée par le major Topp au colonel Marcheson de la Commission des pensions, lettre dans laquelle il mentionne le mode de procédure ci-dessus expliqué et dit qu'il ne doit s'appliquer qu'en cas de fraude, que la question est sous considération de la part du comité parlementaire alors en séance, et que l'opinion du sous-comité semble être que toutes les réclamations doivent être acceptées si le postulant a complété sa demande d'assurance et payé la première prime, sans égard à la rapidité avec laquelle la mort est survenue ensuite.

Le 15 juin 1921, (page 1813 du dossier), le major Topp écrivit ce qui suit à la Commission des pensions:

OTTAWA, le 15 juin 1921.

Aux commissaires de l'assurance des soldats de retour, (RSI 4-3-11).

Le comité parlementaire a fait les recommandations suivantes au sujet des demandes d'assurance prétendument faites sur le lit de mort:

" Que les règlements faits en vertu de la loi doivent être préparés de manière que l'approbation par l'officier compétent d'une demande d'assurance, et la réception de la prime initiale due sur cette assurance, auront, en l'absence de fraude, le même effet que la livraison de la police à l'assuré. Les cas déjà réglés, qui pourraient être frappés par ces règlements, seront revisés."

Sur cette question, l'opinion du comité est que dans tous les cas où un individu a complété sa demande d'assurance de la manière voulue, et a payé sa prime, on peut admettre une réclamation, même si le décès est survenu avant la livraison de la police. *De l'avis du comité, on doute fortement que le gouvernement puisse refuser d'admettre une réclamation, après*

avoir accepté la demande d'assurance et la prime, même si le postulant était réellement sur le point de mourir, lorsqu'il a signé sa demande. Cette opinion est basée sur l'article de la loi qui stipule qu'aucun examen médical ne sera requis, ni aucune autre preuve que le postulant est assurable. Le comité est de plus d'avis qu'il faut interpréter la loi dans un sens très généreux quand le bénéficiaire est un dépendant de l'assuré, n'ayant pas droit à une pension, comme dans le cas d'une veuve qui s'était mariée après l'apparition de l'invalidité de son mari.

Vu les considérations ci-dessus, il est recommandé que dans tous les cas où le postulant meurt avant l'émission de la police, mais après la réception de la demande et le paiement de la prime, qu'il faut admettre la réclamation, s'il est établi que le bénéficiaire est à la charge du postulant. Il est de plus recommandé que le mode de procédure suivant soit appliqué dans tous les cas où le décès survient avant l'émission de la police.

(1) Les contrats d'assurance viendront en force, en l'absence de fraude, sur l'approbation de la demande par le fonctionnaire responsable. Règle générale, cette approbation sera faite dans les deux jours qui suivront l'arrivée de la demande à Ottawa.

(2) Dans les cas où la demande sera faite d'un endroit situé à plus de trois jours de distance d'Ottawa, et où le décès surviendra avant que la demande soit approuvée, la demande sera considérée approuvée comme dans le cours ordinaire de la procédure, si elle est bien faite.

(3) Dans tous les cas où la mort surviendra avant l'émission de la police, on fera une enquête spéciale et on exigera une déclaration sous serment du médecin traitant le postulant, dans laquelle sera exposée la condition physique de ce dernier lorsqu'il a fait sa demande. *Une demande d'assurance sera censée faite avec l'idée de fraude s'il est démontré que le postulant était à l'article de la mort quand il a signé cette demande.*

On se propose de continuer le mode actuel de retarder la livraison de la police pendant quatorze jours de la date de la demande d'assurance, afin que le département ait plus de chance de refuser une réclamation dans le cas où il jugerait à propos de le faire, la police n'ayant pas réellement été livrée.

Le tout respectueusement soumis,

Le chef du service par

CBT/M C. B. TOPP.

Le principe posé dans la dernière phrase du troisième paragraphe ci-haut était entièrement nouveau, et marque le premier pas vers une nouvelle ligne de conduite exigeant un certain degré de santé chez le postulant lors de sa demande d'assurance. Cette suggestion ne s'appliquerait pas seulement aux cas formant le sujet de la discussion, mais son adoption entraînerait le refus de certaines demandes, même si le postulant pouvait vivre quelques mois. Le 23 juin 1921, le docteur Arnold, le directeur des services médicaux, suggéra dans un mémoire adressé au major Topp de substituer les mots "*avait raison de croire qu'il ne pouvait guérir et que sa mort était imminente*" aux mots "*était à l'article de la mort*".

On ne semble pas avoir appliqué ces nouveaux règlements proposés, et, comme on le verra, ils furent rédigés de nouveau, et le texte revisé fut soumis au ministre le 19 juillet 1921.

En différentes occasions, le ministre, la Commission des pensions et le major Topp tinrent des conférences dont la seule version se trouve dans des mémoires rédigés par le major Topp et soumis dans son témoignage devant la Commission. Le major Topp désigne ces mémoires comme étant de simples notes

gardées par lui pour les consulter plus tard, et donnant son impression personnelle sur les opinions exprimées, ainsi que son interprétation des cas particuliers qu'il croyait sujets à controverses, mais n'expriment pas nécessairement l'opinion officielle de la Commission des pensions. L'exactitude de ces notes n'a pas été mise en doute par aucune des parties à cette enquête.

Le 19 juillet 1921, l'une de ces conférences eut lieu entre le ministre des Finances (sir Henry Drayton), le colonel Thompson, M. Finlayson et le major Topp, au cours de laquelle il fut définitivement proposé d'exiger un examen médical ou un certificat de médecin dans certains cas. Le mémoire du major Topp est rédigé comme suit (page 1815 du dossier):

ASR 17-2-3

19 juillet 1921

Demandes d'assurance sur le lit de mort

Une conférence eu lieu cet après-midi sur la question marquée en titre, entre sir Henry Drayton, le colonel Thompson, M. Finlayson et le soussigné. Le *mode de procédure ci-attaché* fut soumis au ministre

Le colonel Thompson a fortement insisté auprès du ministre sur l'argument que le gouvernement, en adoptant la loi d'assurance, n'avait jamais eu l'intention d'accepter des demandes d'assurance venant d'individus gisant à l'article de la mort. Il croyait opportun *d'exiger un examen médical ou un certificat* de chaque individu demandant une assurance, alors qu'il était dans un hôpital ou sous traitement médical. Si cet examen ou ce certificat démontre que le postulant était en *danger imminent de mort* par suite de quelque blessure ou maladie *non attribuable* au service militaire, il *refuserait* d'accepter la demande d'assurance. Cette opinion fut combattue par M. Finlayson et le soussigné pour la raison que ce mode *pourrait frustrer l'intention première du système* et augmenterait énormément les dépenses et les difficultés d'administration. M. Finlayson dit que dans l'étude préalable du système de l'assurance, le gouvernement *savait parfaitement* que nombre d'individus dans un état de santé très précaire par suite de causes *autres* que celle qui résultent du service militaire demanderaient à se faire assurer, et c'est pour cela qu'il a imparti une *limite de temps durant* laquelle on pourrait recevoir des demandes d'assurance. Il a été aussi démontré qu'il serait bien difficile pour les médecins de s'accorder sur la définition de l'expression "danger imminent de mort".

Le ministre a cru qu'il *serait désirable d'avoir une forme quelconque d'examen médical* pour empêcher des individus de *retarder délibérément leur demande d'assurance* jusqu'à la veille de leur mort, mais avant de donner une décision finale, il a demandé de préparer l'évaluation des polices émises jusqu'à date pour établir l'état du fonds de réserve relativement au taux actuel de mortalité excessivement élevée parmi les assurés. Dans l'intervalle, les réclamations pour assurance accordée sur le lit de mort seront traitées suivant la procédure déjà approuvée.

C. B. Topp.

La procédure mentionnée dans le mémoire précédent est la suivante (page (page 1816 du dossier):—

Au sujet du fonctionnement de la loi de l'assurance des soldats de retour, votre attention est attirée sur les recommandations suivantes concernant les prétendues demandes d'assurances faites sur le lit de mort du postulant, recommandations présentées par le comité spécial de la Chambre pour les pensions, l'assurance et le rétablissement:

Que les règlements faits en vertu de la loi doivent être préparés de manière que l'approbation par l'officier compétent d'une demande d'assurance et la réception de la prime initiale due sur cette assurance, auront, en l'absence de fraude, le même effet que la livraison de la police à l'assuré. Les cas déjà réglés qui pourraient être frappés par ces règlements seront revisés."

Cette recommandation nécessite un changement dans le mode de procédure à suivre touchant ces cas, mode approuvé par vous en décembre 1920, et il est suggéré de le délaisser complètement et de le remplacer par le suivant:

1. Les polices viendront en vigueur sur l'approbation de la demande d'assurance par l'officier compétent.

2. Règle générale, les demandes d'assurance seront approuvées dans les sept jours suivant la date de réception à Ottawa.

3. Dans tous les cas où le décès surviendra après l'approbation de la demande d'assurance par l'officier compétent, mais avant que la police ait été mise à la poste, il sera fait au besoin une enquête spéciale et demandé une déclaration sous serment du médecin traitant le postulant, dans laquelle sera exposée la condition physique de ce dernier au temps de sa demande d'assurance.

4. On pourra faire une étude spéciale des cas où le décès surviendra avant l'approbation de la demande d'assurance par l'officier compétent. Si l'approbation de la police a été indûment retardée, ou si, de l'avis des commissaires, il y a d'autres circonstances atténuantes, la réclamation pourra être acceptée.

On se propose de continuer le mode actuel de mettre les polices à la poste quatorze jours après la date d'arrivée de la demande d'assurance, afin de pouvoir faire une enquête au besoin, dans tous les cas où le décès surviendra dans un court délai après la demande d'assurance.

Le résultat net de cette conférence fut de discuter avec le ministre deux questions distinctes:—

(*a*) La recommandation faite par le colonel Thompson comme quoi l'on devrait exiger un examen médical dans certains cas; et

(*b*) La recommandation faite par le comité parlementaire comme quoi il devrait être établi de nouveaux règlements décrétant qu'aussitôt qu'une demande serait approuvée elle entrerait en vigueur, au lieu du règlement actuel décrétant que la police ne serait pas en vigueur avant la transmission, et que les cas soient revisés dans le sens de la nouvelle ligne de conduite.

Joints à cette recommandation du comité parlementaire se trouvaient les nouveaux règlements précités, projetés, établis par la commission des Pensions, tendant à exécuter la recommandation. Selon le mémoire, le ministère a différé d'agir, tant en ce qui concerne l'examen médical suggéré, qu'en ce qui a trait aux nouveau règlements. Il a donné instructions de préparer l'évaluation des polices en vigueur jusqu'à date, et que les règlements actuels (17 décembre 1920) soient appliqués dans l'intervalle.

Avant que l'évaluation des polices exigée par le ministre ne fut terminée, il s'est présenté un certain nombre de cas auxquels on a refusé le paiement de l'assurance, parce que la mort était survenue si peu longtemps après la demande, qu'il était impossible d'émettre la police. Apparemment, (mais les témoignages ne sont pas asssez probants pour l'énoncer d'une manière certaine), ces cas étaient tels que l'assurance aurait été accordé si la recommandation du comité parlementaire de 1921 avait été mise à exécution. Ceci découle d'une lettre du 11

octobre 1921 (page 1817 des procès-verbaux) envoyée par le major Topp à la commission des Pensions.

Selon une lettre ultérieure du major Topp à la commission des Pensions, datée du 2 décembre 1921 (page 1818 des procès-verbaux) l'évaluation des polices avait été terminée entre le 11 octobre et cette date, et à cause des renseignements y renfermées le ministre a jugé inutile de faire autre chose. La lettre est rédigée dans les termes suivants:

"ASSURANCE DES VÉTÉRANS—MÉMOIRE

Aux—commissaires
De—la division des Assurance des vétérans

OTTAWA le 2 décembre 1921

17—2—3

Demandes d'assurances de la part de moribonds

Le comité parlementaire dans son rapport au Parlement à la dernière session a fait la recommandation suivante:

"Que les règlements sous l'empire de la loi soient établis de manière à pourvoir à ce que l'approbation par le fonctionnaire compétent d'une demande d'assurance, et la réception de la première prime due pour celle-ci aura, en l'absence de fraude, le même effet que la transmission de la police à l'assuré. Les cas dont on a disposé, atteints par ces règlements seront revisés."

Le 19 juillet, le colonel Thompson, M. Finlayson et le soussigné ont rencontré l'honorable ministre des Finances afin de discuter le règlement projeté. Le ministre s'est abstenu de donner une décision, en attendant l'évaluation de la caisse d'assurance pour les vétérans, qu'il a prié M. Finlayson de préparer. Dans l'intervalle, ses instructions étaient que les règlements primitivement approuvés devraient rester en vigueur. Ces règlements pourvoient à l'acceptation des réclamations survenant après l'approbation de la demande, mais avant la transmission du contrat, seulement à la discrétion des commissaires. Le rapport du comité spécial adopté par le Parlement, recommande l'acceptation de toutes les réclamations après l'approbation de la demande, que le contrat ait été transmis ou non.

L'évaluation demandée par le ministre à été préparée et elle lui a été soumise par M. Finlayson, qui a informé le soussigné que Sir Henry n'estime pas qu'il faille encore agir, les recettes actuelles provenant des primes étant plus que suffisantes à faire face aux réclamations survenant au taux actuel. M. Finlayson est d'avis que le compte d'assurances ne sera pas déficitaire pendant au moins cinq ans, et peut-être dix ans, aucune raison ne pouvant faire supposer que le taux de la mortalité futur va dépasser celui de la première année. Il est possible qu'il soit plus bas, vu qu'il n'est pas déraisonnable de supposer que ceux dont l'organisme était le plus atteint ont été les premiers à s'assurer. Il ne croit pas qu'il soit nécessaire de faire autre chose afin d'établir un nouveau règlement.

Au point où en sont les choses présentement, on n'a rien fait du tout afin d'appliquer la recommandation faite par le Parlement. On dispose encore de ces cas exactement de la même manière qu'avant que la recommandation eût été faite, et la chose est portée à l'attention des com-

missaires, pour faire toutes les démarches qu'ils peuvent croire nécessaires en vue de discuter la question avec le ministre avant l'élection.

(Signé) C. B. TOPP,
Pour le directeur de l'Administration.

CB.T./M

La compilation des archives de décembre 1921 a démontré que les réclamations pour décès ont augmenté considérablement sur celles de novembre, et qu'il a été reçu un nombre considérable de réclamations de la part des bénéficiaires de moribonds assurés, qui n'étaient pas les dépendants réels des assurés (page 1780 et suivantes des procès-verbaux).

La commission des Pensions a cru que la situation devenait très sérieuse, et que toute la question devait être portée à l'attention de l'honorable ministre des Finances. On a fait remarquer qu'il y avait de 40,000 à 50,000 vétérans éligibles pour être assurés, et que, avec la ligne de conduite alors adoptée par l'administration, il n'y avait rien pour empêcher aucun de ces hommes de faire une demande d'assurance peu avant sa mort, tant que cette demande se trouvait dans la limite de temps imposée par la loi, qui était alors le 1er septembre 1922. On a attiré de nouveau l'attention sur le danger d'exploitation qu'offrait le projet.

La commission ne peut pas comprendre que la possibilité d'exploitation était plus grande en ce temps que lors de l'adoption de la loi.

Le 16 janvier 1922, une lettre expliquant toute la situation a été envoyée par la commission des Pensions au nouveau ministre des Finances, l'honorable W. S. Fielding, (page 1819 des procès-verbaux):

"16 janvier 1922.

A l'honorable W. S. Fielding, C.P.,
Ministre des Finances,
Ottawa, Ont.

Cher M. Fielding,—Sous le régime de la loi des vétérans qui a fonctionné depuis le 1er septembre 1920, tous ceux qui ont servi dans les forces canadiennes, aussi bien que ceux qui ont servi dans les forces du gouvernement impérial ou d'aucune des puissances alliées ou associées, pourvu qu'ils avaient leur domicile au Canada et qu'ils y habitaient avant la guerre, sont éligibles à faire assurer leurs vies par le gouvernement, pour des sommes de $500 à $5,000 sans examen médical.

Quelques semaines après la date de l'application de la loi, il s'est élevé un doute quant à décider si l'on devait accepter des demandes des particuliers qui étaient virtuellement à l'article de la mort, et payer des réclamations lorsque la police n'avait pas été délivrée, ou n'avait été en vigueur seulement quelques jours ou quelques semaines. Toute la question a alors été soumise au ministre des Finances d'alors, qui a approuvé la manière de procéder suivante:

(1) Les polices entreront en vigueur lors de leur réception. Cela aura lieu en moyenne, deux semaines après la réception de la demande à Ottawa.

(2) S'il survenait des réclamations avant la transmission de la police on fera des investigations spéciales sur les circonstances. Si la transmission de la police a été indûment retardée ou si, dans l'opinion des commissaires, il existe d'autres circonstances modifiant les faits on fera droit à la réclamation.

(3) Il ne sera fait droit dans aucun cas à une réclamation si le décès survient avant que la demande n'ait été examinée et approuvée, et que le ministère ne l'ait indiqué de la manière ordinaire.

Ce point a été de nouveau soulevé lors des délibérations du comité spécial conjoint sur les Pensions et le Rétablissement de la Chambre, en mai dernier. Le comité a cru que les règlements établis par le ministre étaient trop draconiens et était d'avis que toutes les réclamations devaient être payées lorsque le postulant mourait subséquemment à la date de l'acceptation de la prime à Ottawa, et de l'approbation de la demande par le ministère. La recommandation du comité à cet égard telle que contenue dans son rapport final était comme suit:

"Que les règlements d'après la loi soient rédigés de manière à pourvoir à ce que l'approbation par le fonctionnaire compétent d'une demande d'assurance et la réception de la première prime due de ce chef, aura, en l'absence de fraude, le même effet que la transmission de la police à l'assuré. Les cas déjà réglés et que ce règlement atteint devront être revisés."

D'après les instructions données par le ministre, rien n'a été fait afin de donner suite à cette recommandation, et les règlements primitifs approuvés par lui sont encore en vigueur. Jusqu'à date, vingt-huit postulants sont morts avant la transmission de leurs polices, dix-neuf des réclamations qui en sont résultées ont été rejetées, six ont été payées sous l'empire de la clause discrétionnaire des règlements mentionnés. Dans deux cas la pension a été accordée aux bénéficiaires et l'assurance dans ces circonstances n'est pas payable.

Jusqu'à date il a été émis quelque 7,980 polices, le chiffre des assurances s'élevant à $18,720,500. Le nombre total des réclamations pour décès est de 174, les obligations nettes de ce chef étant de $375,000. Selon une évaluation préparée par l'actuaire fédéral, la perte totale sur les opérations encaissées pendant la première année de l'application de la loi sera d'environ $2,000,000, le taux net de la mortalité ayant dépassé de cinq fois le taux du tableau. A cause de la méthode de paiement par annuités, les recettes en primes ont toutefois été suffisantes pour faire face à toutes les réclamations jusqu'ici, et on estime qu'il n'y aura pas de déficit réel du chef de ces assurances d'ici cinq à dix ans au moins. Les recettes en primes sont présentement de près de $400,000 par année, et avant la date de la fermature, savoir: le 1er septembre 1922, on évalue qu'elles seront dans le voisinage de $1,000,000 par année.

Le taux de la mortalité continue à être excessif, dix-huit réclamations pour un chiffre d'assurances de $59,000 ayant été présentées durant novembre, et vingt-deux réclamations pour un chiffre de $77,500 en décembre. Les polices dans ces cas avaient été en vigueur que pendant quelques mois, et dans certains cas les bénéficiaires sont des frères ou sœurs ne dépendant aucunement de l'assuré, ou n'ayant aucune réclamation légitime à exiger de lui. Les commissaires croient qu'à mesure que son caractère très libéral sera mieux connu il y a danger que l'entreprise soit exploitée par ces personnes, et que le temps est arrivé pour le rejet des demandes faites par les particuliers qui sont en danger imminent de mort. Le ministre a le pouvoir en vertu de l'article 13 de la loi, de refuser l'assurance à un particulier, si à son sens, il existe des raisons suffisantes de le faire. On a donc inauguré la coutume de demander un examen médical, ou un exposé de l'état du postulant signé par son médecin, lorsqu'il semble qu'il est confiné, dans un hôpital ou chez lui, atteint de quelque maladie sérieuse. Si les témoignages des médecins ainsi obtenus indiquent que le postulant croit sa fin prochaine, la demande est refusée.

Ce qui précède est soumis à votre considération et pour les instructions que vous voudrez bien donner quant à la procédure à suivre lorsque le décès survient avant la transmission de la police, et aussi pour décider si les commissaires continueront de demander des témoignages médicaux d'assurabilité, dans les cas où l'on croit la chose expédiente.

Fidèlement à vous,

(Signé JOHN THOMPSON,
Président de la Commission des Pensions du Canada."

Les points saillants dans la lettre sont:—

(*a*) La déclaration comme quoi la loi pourvoyait à l'assurance sans examen médical, ce qui de fait signifiait que l'état de santé du postulant n'était pas important.

(*b*) La déclaration que le comité de 1921 considérait les règlements du 17 décembre 1920 (qui accordaient quatorze jours avant la mise en vigueur de l'assurance) trop draconiens, et que les polices devaient être en vigueur aussi longtemps que la mort ne survenait pas avant l'approbation de la demande, admettant ainsi certaines réclamations pour des moribonds assurés qui auraient été rejetées en vertu des règlements de 1920.

(*c*) Le taux excessif de la mortalité et le danger d'exploitation à mesure que les avantages conférés par la loi seraient mieux connus.

(*d*) L'opinion de la Commission que le temps est arrivé de rejeter les demandes d'assurances des moribonds.

(*e*) Qu'on avait inauguré la pratique de demander un examen médical ou un certificat de médecin pour les postulants sérieusement malades.

(*f*) Que si l'examen médical indiquait que le postulant croyait sa fin prochaine la demande était rejetée.

En ce qui concerne (*e*) (la coutume de demander un examen médical) il n'y a rien qui prouve que le ministre des Finances a autorisé l'inauguration de cette coutume. Les dernières instructions précises du ministre avaient été à l'effet de continuer la coutume exposée dans les règlements du 17 décembre 1920, et qu'il était inutile de faire autre chose relativement aux nouveaux règlements recommandés. (Voir la lettre du major Topp à la Commission des pensions, du 2 décembre 1921).

Jusqu'à cette date, tout ce qu'avait fait la Commission des pensions avait été de faire des représentations comme quoi les demandes des moribonds devraient être rejetées. Cette lettre est le premier témoignage du fait que la Commission des pensions de son propre mouvement, avait réellement adopté la ligne de conduite de demander un examen ou un certificat médical. Les dépositions mentionnent deux cas où ceci a été fait, ces deux cas étant antérieurs au 15 février 1922, et les deux ayant des dépendants (pages 1882, 1885 des procès-verbaux).

Au sujet de (*f*) (le rejet de ceux qui croyaient leur fin prochaine), bien qu'il soit énoncé en termes précis que la demande " est rejetée ", le major Topp a expliqué que ce qui a été réellement fait, c'est que l'on a refusé d'accepter la demande de ceux que l'on estimait être des moribonds, et qu'on a soumis ces cas au ministre avec l'avis qu'ils ne devaient pas être assurés (pages 1820-2, 1831-4). Il a déclaré de plus que bien que la rédaction de la lettre indiquerait que l'on suivait vraiment cette ligne de conduite lorsque la lettre a été écrite, (15 janvier 1922), il n'a pas été disposé en ce sens des demandes jusque vers la fin de janvier ou de bonne heure en février (page 1787 des procès-verbaux).

Il semble y avoir eu une entrevue entre le colonel Thompson et le ministre le 18 février 1922 (Voir le mémoire du major Topp, daté du 20 février 1922, page

1824 des procès-verbaux) et un autre du 22 février 1922. Un mémoire fait par le major Topp daté du 23 février, énonce les renseignements qu'il avait reçus du colonel Thompson comme le résultat de la conférence. Ce mémoire se lit comme suite: (page 1828 des procès-verbaux):

RSl 17-2-3

OTTAWA, le 23 février 1922.

Demande des moribonds. — Le colonel Thompson m'a notifié aujourd'hui qu'il avait vu de nouveau l'honorable M. Fielding au sujet du sujet noté dans la marge, hier soir. Le ministre a rendu la décision suivante après avoir débattu toute la question avec M. Finlayson et le colonel Thompson:

(1) Lorsqu'un postulant est sérieusement malade et que son état dépend de quelque autre cause que son service de guerre, on n'acceptera pas sa demande.

(2) Lorsqu'un postulant est sérieusement malade comme résultat direct de son service de guerre, qu'il est célibataire, et qu'il n'a personne qui dépende vraiment de lui, sa demande ne sera pas acceptée.

(3) Lorsque la maladie a été causée par le service et qu'il a vraiment des dépendants, la demande de cet homme sera acceptée sans faire mention de son état physique.

Le ministre a l'intention de confirmer cette décision par écrit lorsqu'il retournera à Ottawa dans environ une semaine. En attendant, la commission disposera des demandes tel que précité.

(Signé) C. B. TOPP,
pour le directeur de l'administration.

Le major Topp n'assistait pas à l'entrevue et il n'a pas été donné de déposition de première main sur ce qui s'y est passé, mais comme on le constatera en lisant la lettre du ministre, datée du 15 mars 1922, sa décision écrite relativement à la question était beaucoup moins restrictive que celle énoncée dans le mémoire. Si la ligne de conduite énoncée dans le mémoire eût été adoptée, elle aurait constitué de fait l'autorité à partir du 22 février au 15 mars 1922, sur laquelle on s'était basé pour la coutume mentionnée dans la lettre du 15 janvier 1922, de refuser les demandes des moribonds, sauf celles de ceux dont la maladie a été causée par leur service et qui avait des dépendants. D'après les témoignages, la commission des Pensions n'a jamais rejeté les demandes de ce genre, sauf dans un cas spécial (page 1883 des procès-verbaux).

Dans l'intervalle des conférences avaient lieu et des mémoires étaient échangés entre le major Topp et M. Finlayson, renfermant diverses recommandations au sujet des principes devant être exposés, et on était à préparer d'autres renseignements pour le ministre (voir la lettre échangée entre le major Topp et M. Finlayson, du 8 et du 10 mars 1922, 1835 et 1836 des procès-verbaux). Le 15 mars 1922, le ministre a écrit au colonel Thompson énonçant d'une manière précise ses conclusions pour la gouverne de la commission des Pensions. La lettre est comme suit (page 1758 des procès-verbaux):—

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,
OTTAWA, le 15 mars 1922.

CHER COLONEL THOMPSON:

La loi de l'assurance des soldats de retour stipule à l'article 13:

"Le ministre peut refuser de souscrire un contrat d'assurance dans tous les cas, où selon lui, il a un motif suffisant de refuser."

Dans plusieurs cas votre commission a décliné d'accepter les demandes des soldats dont la santé était grandement ébranlée, et ces cas ont été référés au ministère des Finances afin qu'il les considère.

Je ne pense pas qu'il soit désirable que le pouvoir possédé par le ministre des Finances de renverser la décision rendue par votre commission, soit exercé souvent. Il me semble qu'il vaut mieux que nous comprenions clairement les principes qui devraient régir les demandes des vétérans, et que votre commission devrait les appliquer sans les référer au ministre des Finances, à moins qu'il ne se présente des circonstances exceptionnelles exigeant qu'il revise le cas.

Ayant égard à l'intention évidente de la loi, qui est de permettre à ces soldats qui sont devenus non assurables par suite des responsabilités que leur a imposées leur service militaire, de pourvoir au moyen de polices d'assurances à l'entretien, après leur mort, de leurs dépendants, il semblerait ne pas être désirable d'assurer les personnes dont l'invalidité a été causée par leur inconduite, ou les personnes sans dépendants dans la classe spécifiée par la loi, et dont l'invalidité est de nature telle qu'on peut dire d'elles qu'elles ne s'attendent pas à survivre.

Je recommanderai donc que la commission refuse d'accepter une demande d'assurance d'aucun postulant en mauvaise santé dans chaque cas où il est établi:—

(*a*) que la mauvaise santé du postulant dépend en tout ou en partie de son inconduite; ou

(*b*) que le postulant n'a pas de dépendants dans les classes mentionnées dans l'article 4 de la loi, et que sa ruine physique est d'un caractère si sérieux qu'on peut dire qu'il ne s'attend pas à survivre.

Fidèlement à vous,

(Signé) W. S. FIELDING.

Au colonel John Thompson,
Président de la commission des Pensions,
Ottawa.

Le paragraphe (*a*) des règlements précités réitérait simplement ce qui avait toujours été l'intention, telle que démontrée dans les discussions en comité et au Parlement lors de l'adoption de la loi savoir: refuser les demandes dans les cas d'immoralité; mais le paragraphe (*b*) constituait la première autorité écrite à la commission des Pensions sur laquelle elle s'est appuyée pour refuser l'assurance à cause de l'état physique du postulant et il ne touchait que le cas de l'homme qui demandait à s'assurer lorsqu'il ne s'attendait pas à survivre et qui était sans dépendants dans la classe de femme, mari, enfant, petit-enfant, père ou mère, frère ou sœur.

La mention faite par le ministre comme quoi l'intention évidente de la loi était de profiter aux dépendants, bien qu'étant en conformité avec ce que les vétérans avaient demandé ne comprenait pas, comme on l'a vu, ceux à qui les bénéfices de la loi avaient été accordés.

Le colonel Thompson a répondu dans les termes suivants à la lettre du ministre, le 21 mars 1922: (page 1760 des procès-verbaux):

" RSI, 17-2-3.

A l'honorable W. S. Fielding,
Ministre des Finances,
Ottawa, Ont.

Cher M. Fielding, — Je reçois la vôtre du 15 mars, renfermant des instructions pour la gouverne de la Commission dans la disposition des demandes d'assurances, sous l'empire de la loi d'assurance des soldats de retour.

La Commission est tout à fait du même avis que vous qu'il vaut mieux que nous ayions une compréhension claire des principes qui devraient régir cette question, et que ceux-ci devraient être appliqués sans référer au ministre des Finances, sauf dans des circonstances exceptionnelles exigeant que le cas soit revu personnellement par lui. La Commission est de plus d'avis que son interprétation de vos instructions devrait être soumise à votre approbation afin qu'elle s'entende complètement avec vous sur ce point.

1. Que le terme " dépendant " tel qu'employé dans votre lettre signifiera la dépendance réelle pour le soutien.

2. Que l'expression " qui ne s'attend pas à survivre " voudra dire les cas où le postulant est frappé à mort, tel que, par exemple, un homme atteint de tuberculose, ou de cancer, dans une phase si avancée, qu'il est certain d'en mourir, et qu'il en mourra probablement sous peu.

3. Que l'article (*b*) de vos instructions sera lu en tenant compte de l'intention évidente de la loi, telle qu'énoncée au premier paragraphe de la page deux de votre lettre, et sera interprété comme signifiant qu'il ne sera pas accepté de demandes de la part de personnes ne s'attendant pas à survivre, comme résultat de ruine physique, provenant de causes autres que le service militaire, bien qu'elle aient des dépendants dans les classes mentionnées dans le statut.

Ci-inclus se trouvent plusieurs exemples de demandes reçues de vétérans qui sont sérieusement atteints de maladies aucunement attribuables au service militaire, ou que celui-ci n'a pas aggravées, mais qui ont des dépendants. Il semble que les cas de ce genre ne sont pas clairement couverts par vos instructions, mais la Commission est d'avis qu'il faudrait rejeter ces demandes.

Si l'interprétation par la Commission des points précités est exacte, pourrait-on la confirmer, s'il vous plaît?

A vous de tout cœur,

(Initialé) J.T.,
Président de la Commission des pensions.

La mention dans la lettre du ministre de " l'intention évidente de la loi " a été ainsi jugée par la Commission des pensions comme justifiant des restrictions bien plus importantes que celles spécifiées par le ministre. Non seulement les demandes de ceux " qui ne s'attendaient pas à survivre " et sans dépendants réels ont-elles été refusées, mais cette expression a été interprétée comme signifiant que même ceux ayant des dépendants " ne s'attendant pas à survivre comme résultat d'une santé délabrée par des causes autres que le service militaire " devraient être également laissées de côté.

Le ministre a évidemment cru qu'il ne pouvait aller aussi loin dans l'exercice des prérogatives à lui conférées par les articles 13 et 15 de la loi, et il a recommandé que, comme un comité de la Chambre venait justement d'être nommé afin d'étudier les intérêts des vétérans, il vaudrait mieux attendre que le comité

agisse que d'imposer une règle sévère, le tout tel qu'il apparaît dans sa lettre du 30 mars 1922 au colonel Thompson (page 1764 des procès-verbaux):

"MINISTÈRE DES FINANCES DU CANADA,
OTTAWA, le 30 mars 1922.

CHER COLONEL THOMPSON, — Me référant à votre communication du 21 de ce mois, relative à l'assurance des vétérans du front, il me vient à la pensée que, vu l'institution récente d'un comité chargé d'étudier l'ensemble de la question des intérêts des anciens combattants, il serait plus opportun d'attendre la décision du comité avant que de donner naissance, pour le moment, à aucune directive rigoureuse. Je soumets en conséquence que chaque fois que dans l'étude d'un cas le doute vient à l'esprit de la Commission, on réserve le cas et s'abstienne jusqu'à ce que le comité ait eu l'occasion de se renseigner en la matière.

Il est hors de doute que certains membres de votre Commission seront priés d'aider le comité dans ses travaux, comme ce sera le cas pour le surintendant des assurances.

Bien à vous,

(Signé) W. S. FIELDING.

Colonel JOHN THOMPSON,
Président des commissaires des Pensions,
à Ottawa, Ontario.

Il n'apparaît pas directement dans cette communication que le ministre ait eu en tête que les quelques restrictions indiquées dans sa lettre du 15 mars restassent en suspens d'ici à la décision du comité, mais il semble que l'intention ait été que nul autre règlement ne fût mis au jour pour des classes dont le statut est à l'étude.

Comme il appert des délibérations du comité de 1922, (voir à la page 419 des délibérations du comité), il a été préparé par la Commission des pensions à la date du 24 avril 1922 un mémorandum établissant clairement la procédure alors suivie (page 1793 du dossier).

Le mémorandum se lisait ainsi:

MÉMORANDUM DE DIVERSES CATÉGORIES DE PROPOSITIONS ET COMMENTAIRES DE LA COMMISSION LE 24 AVRIL 1922

REMARQUE: (*a*) Les *Bénéficiaires*, aux termes de la loi, sont la femme, le mari, les parents (y compris les grands-parents, les beaux-parents de l'assuré ou de sa femme), l'enfant (y compris un enfant adopté, un enfant du premier lit, un petit-enfant, ou un enfant illégitime, lorsque entretenu) le frère et la sœur, y compris un demi frère ou une demi-sœur).

(*b*) *Dépendants* dont il est parlé ci-dessus signifient les bénéficiaires possibles dépendant actuellement de l'assuré au point de vue de la subsistance.

CATÉGORIE 1. LES PROPOSANTS QUI NE SONT PAS GRAVEMENT MALADES

(*a*) Un proposant avec dépendants, souffrant d'une incapacité qui lui donne droit à une pension.

La propositon est, actuellement, acceptée.

(*b*) Un proposant sans dépendants, souffrant d'une incapacité qui lui donne droit à une pension.

La proposition est, actuellement, acceptée.

(*c*) Un proposant avec dépendants, souffrant d'une incapacité qui ne lui donne pas droit à une pension.

La proposition est, actuellement, acceptée.

(*d*) Un proposant sans dépendants, souffrant d'une incapacité qui ne lui donne pas droit à une pension.

La proposition est, actuellement, acceptée.

CATÉGORIE 2. LES PROPOSANTS QUI SONT GRAVEMENT MALADES

(*a*) Un proposant avec dépendants, gravement malade d'une incapaté qui lui donne droit à une pension.

La proposition est, actuellement, acceptée.

(*b*) Un proposant avec dépendants dangereusement malade d'une incapacité qui ne lui donne pas droit à une pension.

La proposition est, actuellement refusée.

(*c*) Un proposant sans dépendants, dangereusement malade d'une incapacité qui ne lui donne pas droit à une pension.

La proposition est, actuellement refusée.

(d) Un proposant sans dépendants, dangereusement malade et souffrant d'une incapacité qui ne lui donne pas droit à une pension.

La proposition est, actuellement refusée.

CATÉGORIE 3. PROPOSITIONS DE PERSONNES DANS UN ÉTAT SI CRITIQUE QU'ON NE PEUT RAISONNABLEMENT PAS S'ATTENDRE À CE QU'ELLES VIVENT

(*a*) Un proposant sans dépendants dans un état si critique qu'il n'a aucune chance de vivre et souffrant d'une incapacité qui lui donne droit à une pension.

La proposition est actuellement acceptée et l'assurance est payée à la condition que la mort ne se produise pas avant l'approbation de la proposion de l'émission de la police.

(*b*) Un proposant sans dépendants dans un état si critique qu'il n'a aucune chance de vivre et souffrant d'une incapacité qui lui donne droit à une pension.

La proposition est, actuellement refusée.

(*c*) Un proposant avec dépendants dans un état si critique qu'il n'a aucune chance de vivre et souffrant d'une incapacité qui ne donne pas droit à une pension.

Les propositions sont, actuellement, refusées.

(*d*) Un proposant sans dépendants dans un état si critique qu'il n'a aucune chance de vivre et souffrant d'un incapacité qui ne lui donne pas droit à une pension.

Les propositions sont, actuellement, refusées.

CATÉGORIE 4. CAS GÉNÉRAUX

(*a*) Ce qu'on vient de lire est la procédure généralement suivie par la commission. Dans les cas, cependant, où un proposant avec ou sans dépendants est gravement malade et souffre d'une capacité ou d'une maladie attribuable au service ou à d'autres causes et est malade depuis plusieurs mois d'une maladie qui devra certainement amener un dénouement fatal dans un avenir raisonnablement rapproché et qu'il a attendu pour prendre l'assurance d'être pratiquement à l'article de la mort.

Les propositions sont, actuellement, refusées.

(*b*) Les cas où le proposant avec ou sans dépendants dont la santé a décliné par suite de mauvaise conduite avant son enrôlement, pendant le service ou après son licenciement.

Les propositions sont, actuellement refusées.

On notera que l'objet général du mémorandum consistait à répartir les candidats en mauvais état de santé en trois catégories spéciales et une catégorie générale unique selon leur état de santé; or cette initiative entraînait naturellement un examen médical quelconque. Subséquemment ces trois catégories se subdivisent à leur tour suivant que le candidat avait ou non charge de dépendants réels et que son incapacité était pensionnable ou non, i.e. provenait du service.

Tout essai de vue d'ensemble d'une réglementation de cette nature est toujours épineuse, cependant l'on peut généralement affirmer que les sujets "dangeureusement malades" lors de leur demande, même s'il était prématuré de penser qu'ils n'avaient pas d'espoir fondé de survie,, se voyaient refuser l'assurance s'ils ne pouvaient prouver et qu'ils avaient charge de dépendants et que leur cas provenait d'une *invalidité pensionnable.*

Il s'ensuivait naturellement, et on l'a expressément indiqué, que l'on refusait l'assurance aux sujets dans un état de santé encore plus délabrée, i.e. n'escomptant pas de survie, sils ne pouvaient fournir les mêmes garanties. Les requêtes venues de sujets à santé délabrée mais non dangereusement malades, se voyaient acceptées sans égard à l'origine de leur affection ou à l'absence de dépendants réels.

Ceci n'avait pas encore pris forme écrite avec cette tournure avant que le comité parlementaire de 1922 en connût, et le mémorandum ne faisait que "cristalliser" le sentiment de la Commission pour la gouverne du comité. La Commission s'était occupée de l'affaire de façon généralement quelconque alors qu'elle étudiait la question des requêtes (p. 1787 du dossier).

Pour résumer la situation à l'époque de la déposition du mémorandum, la Commission des pensions avait reçu l'autorisation du ministre, à la date du 15 mars 1922, de rejeter toute requête relative à des affections prenant leur origine dans une conduite immorale ou quand le sujet, sans dépendants, était à ce point malade que nul espoir de survie ne subsistait. La Commission des pensions était également revêtue de l'autorité ministérielle octroyée le 30 mars 1922 à l'effet de s'abstenir, tout le temps de l'enquête menée par le comité parlementaire, dans les cas apparaissant douteux à la Commission. En définissant le caractère des cas douteux, la Commission a suivi le principe cristallisé dans la suite au mémorandum.

La correspondance et les entretiens déjà cités montrent bien que les cas que l'on avait cru désirable de ne pas pensionner peuvent globalement être désignés comme étant ceux où le candidat est moribond. Cependant le mémorandum du 24 avril laissait voir qu'on était en train d'appliquer une nouvelle restriction en refusant non seulement les moribonds mais encore les sujets "dangereusement malades."

L'expression "dangereusement malades" apparaît au mémorandum du 23 février où il est question de l'entretien avec le ministère, cependant l'opinion écrite de ce dernier formulée le 15 mars 1922 fait lumière complète sur sa portée par l'adjonction à l'effet que la maladie en question doit être à ce point avancée que le candidat n'ait aucun espoir de survie. Dans la lettre de la Commission des Pensions du 21 mars 1922, l'expression "nul espoir de survie" reçoit le sens de "malade sans espoir" comme est le cas d'un sujet tuberculeux ou cancéreux dont l'affection est tellement avancée qu'elle doit certainement amener la mort dans un temps assez court."

Le mémorandum du 24 avril indique l'usage suivi par la Commission des Pensions comme allant à étendre le refus à la pension non seulement aux incurables atteints d'affection fatale avancée mais encore aux cas moins hasardeux, en l'espèce les sujets dangereusement malades.

L'effet de cet usage, comme il ressortait finalement des circonstances énumérées, était d'imposer l'examen de trois facteurs distincts:

(*a*) L'état de santé;
(*b*) La dépendance réelle de bénéficiaires;
(*c*) Relation de la maladie au service.

Les requêtes à l'abri des atteintes du mémorandum ci-haut continuèrent à faire l'objet des soins de la Commission des Pensions, et il semble maintenant (pp. 1771 et 1776 du dossier) (page 420 du dossier de la commission parlementaire de 1922) que jusqu'à août 1922, sur 17,000 requêtes on en avait rejté 76, le sujet étant dans un état de sané critique et sans dépendants. En outre, la Commission apprend de la bouche du major Topp qu'il est venu 19 requêtes de sujets dangereusement malades mais non d'une affection pensionnable, qui avaient charge de famille et que l'octroi de la pension a été suspendu jusqu'après la décision du comité parlementaire.

Le comité parlementaire de 1922, présidé par M. H. M. Marler, M.P., a siégé du 4 avril au 7 juin et a examiné, entre autres, les amendements à la loi d'assurance des anciens combattants. Le mémorandum du 24 avril 1922 fut remis à M. Marler en même temps que la lettre du colonel Thompson (p. 1796 du dossier) qui pressait l'examen de la question " pour la gouverne du ministre des Finances et en vue d'assister ce dernier dans la rédaction de règlements destinés à guider " la Commission des pensions.

Le mémorandum a évidemment fait l'objet de l'examen d'un sous-comité dont certains membres croyaient apparemment que ce mémorandum renfermait les règlements mis en vigueur du jour de la promulgation de la loi (p. 420 des délibérations du comité de 1922).

La procédure inscrite au mémorandum reçut l'approbation du sous-comité et fut renvoyée au comité principal qui l'avait adoptée en vue de l'incorporer dans son rapport (p. 419 des délibérations du comité).

Dans l'entretemps et pendant qu'on rejetait et retenait l'octroi des pensions sollicitées, l'A.V.G.G., au fait de ce que, comme résultat des réclamations relatives à des cas individuels, il se faisait un changement apparent de manière d'agir, ignorait les raisons de cette nouvelle attitude ou encore des circonstances qui gouvernaient ces décisions. Tout ce qu'il avait en mains était la littérature publiée par la commission des pensions et ses déclarations portant que point n'était besoin d'examen médical et que la loi elle-même n'exigeait nullement que les bénéficiaires eussent à dépendre réellement de l'assuré, non plus que le droit à l'assurance d'un ancien combattant malade pût dépendre de ce que son état provenait du service.

M. MacNeil déclare (p. 1748) du dossier):

> " Dans la seconde moitié de 1921 et la première partie de 1922, on nous fit remarquer que certaines requêtes avaient été rejetées du chef du peu de durée de survie escomptée par le sujet."

Voir aussi la page 59 du dossier où M. MacNeil parle des déclarations faites devant le comité parlementaire de 1922 alors que:

> " Le colonel Thompson et le major Topp ont dit des choses qui ont révélé une orientation radicalement opposée à l'ancien ordre de choses en ce qui a trait à la loi d'assurance des anciens combattants." De même à la page 60 du dossier où il est question de paroles prononcées devant le sous-comité des assurances alors que:

"Un certain nombre de cas individuels furent apportés............ il nous fut encore révélé que de nombreuses demandes d'assurance avaient été rejetées pour des raisons jamais encore examinées. Nous voulons parler de la déposition du major Topp, chef de la division des assurances."

Le major Topp établit que le mémorandum:

"Ne faisait que constituer la cristallisation du sentiment de la commission pour la gouverne du comité parlementaire. La commission avait agi généralement dans ce sens mais il arriva que la réglementation ne vit pas le jour — que ses clauses ne furent pas couchées sous cette forme même avant que la chose ne fût soumise au comité parlementaire à la demande du ministre."

Ce qu'a dit M. MacNeil est à l'effet que tout ce qu'il a appris est qu'il fallait posséder de nouveaux titres dans certains cas particuliers, et qu'il ignorait que rien d'aussi positif que ce mémorandum, posant des principes définitifs, eût jamais été préparé et fût l'objet d'études (p. 60 du dossier).

Ce mémorandum n'est pas tombé sous les yeux de l'A.V.G.G. avant que de faire l'objet d'une lecture faite par le président du comité parlementaire lors d'une réunion du comité le soir du 16 juin 1922 (p. 1791 du dossier), et ce mémorandum est l'espoir de l'A.V.G.G. qui le tient pour un témoignage définitif à l'appui de ses propres dires à l'effet qu'il s'était fabriqué dans le secret des règlements sur l'assurance (p. 425 des délibérations du comité de 1922).

Pendant ce temps, l'accumulation de matières, dont celle-ci avec d'autres, indiquées dans ce rapport, avait amené l'envoi de ce télégramme, objet de cette enquête. Le rapport du comité parlementaire était à peu près à pied d'œuvre quand M. MacNeil eut de nouveau à paraître devant le comité dans la soirée du 16 juin pour étudier plus à fond les questions auxquelles faisait allusion le télégramme. On alla au fond des intentions primitives de la loi et M. MacNeil maintint ses prétentions à l'effet que les effets heureux de la loi, tant que durerait son fonctionnement, ne devaient pas être enlevés à l'ancien combattant, quels que fussent d'ailleurs son état de santé, les rapports entre ses conditions physiques délabrées et le service de guerre ou enfin l'existence de dépendants. Il cita le compte rendu de discussions lors de l'adoption de la loi, s'étendit quelque peu sur ses avatars subséquents exposés plus au long dans ce rapport. Le major Topp et le colonel Thompson fournirent des données sur les circonstances qui ont entouré l'inauguration du changement de régime.

Le comité finissait par recommander dans son dernier rapport l'adoption, à part deux réserves, de la procédure établie au mémorandum du 24 avril 1922, à titre d'annexe de la loi. Les réserves furent d'abord que le comité n'a pas adopté la définition de "dépendants" (note (B) comme voulant désigner "un dépendant réel de l'assuré pour fins de subsistance" mais laissait simplement toute liberté de donner à ce mot l'interprétation généralement adoptée, l'autre réserve étant à l'effet que la procédure établie sous la rubrique de la classe 4 (a) ne fût pas adoptée laquelle permettait de priver un sujet d'assurance pour avoir été plusieurs mois souffrant d'un mal à issue fatale certaine dans un délai raisonnable et avoir retardé jusqu'à l'imminence de la mort de se munir d'une assurance.

Au parlement, l'annexe soumise par le comité a été incorporée à la loi, cependant on a inséré une clause permettant aux soldats soutiens de famille de contracter une assurance pas plus tard que le 1er janvier 1923, sans égard à l'imminence de la mort ou à la cause de la maladie. L'article en amendement 12-13 George V, chapitre 42, article 2) est le suivant:

"2. Dans l'exercice des pouvoirs conférés au ministre par les articles treize et quinze de ladite loi, le ministre est guidé par les dispositions de

l'annexe de la présente loi. Toutefois, les postulants ayant ou non une invalidité ouvrant droit à la pension qui sont assez gravement malades pour n'avoir aucune perspective de vivre, et qui ont à leur charge des personnes susceptibles de devenir bénéficiaires en vertu du contrat prévu sous l'empire de la présente loi, sont assurables en vertu de la loi de l'assurance des soldats de retour jusqu'au 1er janvier 1923 inclusivement."

L'annexe est la suivante:—

ANNEXE

CLASSE 1—POSTULANTS QUI NE SONT PAS GRAVEMENT MALADES

(*a*) Postulant, avec personnes à sa charge, atteint d'une invalidité ouvrant droit à la pension.

La demande doit être acceptée.

(*b*) Postulant, sans personnes à sa charge, atteint d'une invalidité ouvrant droit à la pension.

La demande doit être acceptée.

(*c*) Postulant, sans personnes à sa charge, atteint d'une invalidité n'ouvrant pas droit à la pension.

La demande doit être acceptée.

(*d*) Postulant, sans personnes à sa charge, atteint d'une invalidité n'ouvrant pas droit à la pension.

La demande doit être acceptée.

CLASSE 2—POSTULANTS QUI SONT GRAVEMENT MALADES

(*a*) Postulant, avec personnes à sa charge, atteint d'une invalidité ouvrant droit à la pension.

La demande doit être acceptée.

(*b*) Postulant, avec personnes à sa charge, dangereusement atteint d'une invalidité qui n'ouvre pas droit à la pension.

La demande doit être refusée.

(*c*) Postulant, sans personnes à sa charge, gravement atteint d'une invalidité ouvrant droit à la pension.

La demande doit être refusée.

(*d*) Postulant, sans personne à sa charge, gravement atteint d'une invalidité qui n'ouvre pas droit à la pension.

La demande doit être refusée.

CLASSE 3—DEMANDES PROVENANT DE PERSONNES DONT L'ÉTAT DE SANTÉ EST TELLEMENT PRÉCAIRE QU'ELLES NE PEUVENT PAS RAISONNABLEMENT ESPÉRER VIVRE

(*a*) Postulant, avec personnes à sa charge, si gravement atteint d'une invalidité ouvrant droit à la pension, qu'il n'a aucune perspective de vivre. Les demandes doivent être acceptées et l'assurance payée, pourvu que la mort ne survienne pas avant l'approbation de la demande d'émission de la police.

(*b*) Postulant, sans personne à sa charge, si gravement atteint d'une invalidité ouvrant droit à la pension qu'il n'a aucune perspective de vivre.

Les demandes doivent être refusées.

(c) Postulant, avec personnes à sa charge, si gravement atteint d'une invalidité qui n'ouvre pas droit à la pension, qu'il n'a aucune perspective de vivre.

Les demandes doivent être refusées.

(*d*) Postulant, sans personnes à sa charge, si gravement atteint d'une invalidité qui n'ouvre pas droit à la pension, qu'il n'a aucune perspective de vivre.

Les demandes doivent être refusées.

CLASSE 4—EN GÉNÉRAL

Dans les cas où un postulant, avec ou sans personnes à sa charge, dont la santé est devenue mauvaise par suite de conduite immorale avant l'enrôlement, durant le service ou après sa libération.

Les demandes doivent être refusées.

On verra par là qu'en ce qui concerne le statut même, l'amendement de 1922 n'augmentait pas mais au contraire limitait définitivement le droit du ministre à refuser certaines demandes sous l'autorité des articles 13 et 15 en lui fournissant des directives spécifiques pour tous les cas prévus après le 1er juillet 1922. La classe dotée de dépendants devait recevoir un traitement spécial et défini pour une durée de six mois, après quoi l'annexe devait valoir dans son intégrité.

Après le 1er juillet 1922, conformément aux principes posés à l'annexe de l'article d'amendement, la Commission des Pensions revisait les demandes que l'on avait refusé déjà d'approuver, et chaque fois que le candidat vivait encore, et qu'il avait des dépendants, l'assurance était octroyée. Rien ne fut fait relativement aux 76 demandes émanées de candidats sans dépendants. Il restait également sept demandes de soldats avec dépendants et que l'on avait soit rejetées, soit laissées en suspens avant de les approuver. Dans l'intervalle ces sept personnes étaient décédées. Ces sept cas signalés dans la lettre suivante du 31 juillet 1922 du major Topp à la Commission des Pensions (p. 1766 du dossier) :—

(A B.P.C.)

Le 2' juillet 1922.

Dans sa lettre du 15 mars, l'honorable M. Fielding a donné instructions que la Commission ait à refuser d'assurer les candidats des classes suivantes:

(*a*) Absence de dépendants et état de santé tellement précaire qu'aucun espoir de survie n'existe.

(*b*) Sujets dont l'invalidité provient en tout ou en partie de déportements.

La Commission a répondu qu'il existait nombre de cas apparemment hors du domaine des instructions du ministre et a proposé d'interpréter la loi de façon à embrasser ces cas.

A quoi M. Fielding a répliqué qu'à son sens il serait sage de n'établir aucune règle rigide en l'espèce avant que le comité parlementaire n'eût soumis son rapport et qu'il importait de suspendre les cas douteux jusqu'à cette date.

Il suit de ce que ci-haut que tous les cas ne tombant pas définitivement dans les catégories visées par la première lettre du ministre devraient être revisées sous l'autorité de la loi d'amendement. La Commission a déjà revisé ceux-ci, à part les cas où le candidat était décédé avant le rejet de sa requête.

Sur seize cas où le décès s'est produit avant l'octroi de l'assurance, sept des candidats étaient mariés et deux célibataires avec dépendants. De ce nombre un soldat marié et un célibataire, avec dépendants, sont décédés avant la réception de leur demande, et peuvent de ce fait être mis de côté. Il ne reste donc que sept cas à remettre à l'étude. La Commission a définitivement renvoyé la requête de cinq candidats, et quant aux deux autres on a décidé " de ne pas les accepter à moins d'instruction contraire du ministre."

S'il arrive que certains de ces cas soient cités devant la commission royale et qu'un ou plusieurs d'entre eux soient certains de l'être, il deviendrait difficile à la Commission de se prévaloir d'une autorité pour les rejeter.

Le tout soumis à votre appréciation.

(Signé) C. B. Topp."

Subséquemment à un échange de vues entre le ministre et le colonel Thompson, on en vint, sur ces sept cas, à décider que, vu l'impossibilité d'octroyer une police à aucun d'entre eux à l'époque, il devenait inutile de s'occuper davantage de ces demandes.

Cela est démontré par la lettre suivante (Dossier, p. 1778):

MINISTRE DES FINANCES, CANADA,
OTTAWA, le 28 juillet 1922.

CHER COLONEL THOMPSON,—Au sujet de notre conversation d'hier et du mémoire que vous m'avez alors remis concernant le cas des proposants d'assurance dont les propositions n'ont pas été acceptées et qui sont décédés avant que le comité parlementaire n'ait présenté son rapport, je partage l'opinion que vous avez exprimée au nom de la Commission des pensions à l'effet qu'aucune action ne doit être prise relativement à ces propositions.

Votre dévoué,

(Signé) W. S. FIELDING,
Ministre des Finances.

Le colonel JOHN THOMPSON,
Président, Commission des pensions,

(*a*) En 1919 et 1920, les associations de vétérans demandèrent l'adoption d'une loi qui procurât le moyen de s'assurer aux vétérans qui, à cause des incapacités contractées au service militaire, étaient incapables de protéger leurs dépendants et s'assurant aux taux normaux.

(*b*) La loi de l'assurance des vétérans de 1920 autorise le ministre des Finances d'émettre des polices d'assurance aux vétérans pour le bénéfice des parents de la catégorie désignée ou de la future épouse du soldat. Il n'était pas nécessaire que les bénéficiaires fussent à la charge de l'assuré ni que l'altération de sa santé fut imputable au service; il était de plus expressément indiqué qu'aucun examen médical ou autre preuve d'assurabilité n'étaient nécessaires. Toutefois, il y a une disposition qui autorise le ministre à refuser une proposition d'assurance et, afin qu'il puisse se procurer les renseignements nécessaires à l'exercice de ce pouvoir, le ministre peut exiger l'examen médical; mais il fut spécifiquement établi, lors de la discussion au comité spécial et à

la Chambre des Communes, et il fut compris, que ce pouvoir du ministre de refuser des propositions d'assurance devait être exercé seulement dans les cas de blessures volontaires, de conduite immorale ou de fraude et que même les propositions d'assurance faites sur le lit de mort ne devraient pas être écartées.

La grande élasticité de la loi est apparemment attribuable à ce qu'on devait se prévaloir de ses avantages dans les deux ans à courir du 1er septembre 1920.

(*c*) L'arrêté du conseil du 18 août 1920 conféra l'administration de la loi à la Commission des pensions. L'administration en fut transférée au ministère du R.S.V.C. en 1921, mais la Commission des pensions continua de poser les principes généraux. Le major C. B. Topp avait la responsabilité de décider des question d'assurance.

(*d*) Conformément à l'entente précitée la Commission des pensions administra la loi à partir de son adoption jusque vers la fin de 1921. On fit beaucoup de propagande autour du fait que la loi s'appliquait aux vétérans dont la santé était altérée et que l'examen médical n'était pas requis. Il n'a nullement été insinué que les bénéficiaires devaient être à la charge de l'assuré ni que le mauvais état de santé devait être imputable au service militaire.

(*e*) Le 15 septembre 1920, le ministre approuva des règlements décrétant effectivement que les polices entreraient en vigueur au moment de la livraison, ordinairement deux semaines après la réception de la proposition, et que tout retard anormal dans la livraison ferait le sujet d'une enquête spéciale.

(*f*) Au mois de mai 1921, le comité parlementaire discuta le fait que des propositions d'assurance faites sur le lit de mort avaient été refusées parce que le proposant était décédé après la réception de la proposition, mais avant la livraison de la police. L'intervalle moyen écoulé entre la réception et la livraison était de deux semaines. Le comité opina que cette règle était trop rigoureuse et recommanda que, en l'absence de fraude, la police entrât en vigueur dès le moment que la proposition est approuvée. Le temps requis pour cette approbation est d'environ sept jours. Les cas classés affectés par ces règlements devaient être revisés. Le parlement adopta les deux recommandations.

(*g*) Le 15 juin 1921, le major Topp écrivit à la Commission des pensions citant ces recommandations et lui expédiant les règlements suggérés qui en découlent. Ces règlements contenaient aussi une disposition proposée décrétant qu'on considérerait comme frauduleuses les propositions faites alors que le proposant est sur le point de mourir. C'était introduire un nouvel élément dans les conditions d'assurabilité, savoir, l'état de santé du proposant. Il n'apparaît pas qu'on ait pris alors aucune décision concernant ces règlements.

(*h*) Le 19 juillet 1921, la Commission des pensions présenta au ministre des règlements nouveaux qu'elle prétendait être basés sur les recommandations parlementaires. La Commission des pensions soutint fortement qu'il n'était pas dans l'esprit de la loi d'assurer des moribonds que l'examen médical était nécessaire pour les proposants malades et que les propositions faites sur le lit de mort par des personnes dont la maladie n'est pas imputable au service militaire devraient être rejetées. Le major Topp et le surintendant des assurances contestèrent cette opinion et prétendirent qu'elle contrecarrait l'intention des auteurs de la loi. Le surintendant des assurances fit remarquer que quand on étudia le projet il fut prévu que les soldats gravement malades de causes étrangères au service militaire seraient assurables et c'est pour cette raison qu'on imposa une limite de temps. En attendant l'évaluation des polices en cours aucune décision ne fut prise, les propositions faites sur le lit de mort devant recevoir la même considération que par le passé.

(*i*) Il s'était présenté des cas, avant le 11 octobre 1921, ou on avait refusé de payer l'assurance et le major Topp opina qu'on devait les reviser à la lumière des recommandations parlementaires de 1921.

(*j*) Le major Topp écrivit à la Commission des pensions, le 2 décembre 1921, communiquant le résultat d'une entrevue que M. Finlayson avait eue avec le ministre, à l'effet qu'après examen de l'évaluation des polices le ministre avait décidé qu'aucune dérogation ne s'imposait que, conséquemment, on pouvait continuer dans la voie suivie depuis le 17 décembre 1920. Le ministre n'a pas, jusqu'à ce jour, adopté le principe de l'examen médical.

(*k*) Le 16 janvier 1922, la Commission des pensions écrivit au ministre relativement aux recommandations du comité parlementaire de 1921 suggérant que les polices devraient entrer en vigueur dès que la proposition a été approuvée. Aucune décision n'avait encore été prise pour donner effet à cette recommandation. La Commission signala le taux élevé de mortalité et déclara qu'elle avait inauguré la pratique d'exiger l'examen médical et de rejeter la proposition si elle constatait que la vie probable serait brève. Elle demandait des instructions sur la politique à suivre dans les cas où la mort surviendrait avant la livraison de la police; elle demandait aussi si elle devait continuer à exiger la preuve que le proposant est assurable au point de vue médical.

(*l*) Bien que la lettre indique que la coutume d'exiger l'examen médical et de rejeter les propositions était alors en vogue, les cas cités comme exemples pour démontrer l'application de la coutume étaient tous postérieurs à la lettre. Il y est déclaré qu'on refusait d'accepter les propositions et qu'on les soumettait au ministre en lui recommandant de refuser l'assurance.

(*m*) Un mémoire préparé par le major Topp en date du 23 février 1922, donne le résultat des deux entrevues que le colonel Thompson rapporte avoir eues avec le ministre les 18 et 23 février, dans lesquelles le ministre a donné verbalement une décision qui constitue la première autorisation donnée à la Commission de continuer la pratique déjà en vogue. La décision du ministre devait être confirmée par écrit.

(*n*) A la suite de conférences et de discussions ultérieures le ministre, le 15 mars 1922, formula sa décision dans une lettre adressée à la Commission des pensions restreignant le refus de l'assurance proposée sur le lit de mort aux proposants dont la vie probable était nulle et qui n'avaient pas de dépendants; les proposants qui avaient des dépendants n'étaient pas affectés.

(*o*) La Commission des pensions écrivit au ministre, le 21 mars 1922, déclarant que l'interprétation qu'elle donnait à sa décision était à l'effet que "dépendant" signifiait *présentement dépendant* pour le soutien, et qu'on considérerait comme ayant une vie probable nulle celui dont l'état est désespéré et qui mourra probablement à une date rapprochée. Elle interprétait, de plus, la lettre du ministre comme signifiant qu'on devait refuser l'assurance même à ceux qui ont des dépendants, si leur vie probable était nulle et si leur maladie n'était pas imputable au service militaire. Elle demandait au ministre de confirmer cette interprétation.

(*p*) Le ministre répondit le 30 mars 1922 refusant de poser une règle rigide et suggéra de réserver les cas douteux et de ne prendre aucune décision en attendant l'issue de l'enquête du comité parlementaire.

(*q*) La Commission des pensions procéda de deux façons différentes:

(1) Avant la lettre du ministre, en date du 15 mars 1922, elle refusa d'accepter certaines propositions et les soumit au ministre en lui recommandant de les refuser; et

(2) Après la lettre du ministre du 30 mars, elle traita certains cas comme douteux et refusa les propositions en attendant le résultat de l'enquête du comité parlementaire.

Afin de déterminer les cas qui devraient être étudiés d'après l'un ou l'autre de ces modes la Commission des pensions établit une procédure bien définie, en vertu de laquelle même un proposant gravement malade ou celui dont la vie probable est nulle n'est pas accepté dans l'assurance, à moins qu'il ne puisse démontrer que ses bénéficiaires proposés dépendent actuellement de lui pour leur soutien et que sa maladie est imputable au service militaire.

Cette procédure est formulée dans un mémoire en date du 24 avril 1922, présenté au comité parlementaire. Le mémoire déclare catégoriquement que ces propositions "sont présentement refusés".

(*r*) On n'a pas pris, avant d'inaugurer le changement de politique, de mesure pour avertir, avant ou après, les vétérans en général ou leurs organisations de la discontinuation des avantages qu'on leur avait accordés jusque-là et auxquels on avait donné beaucoup de publicité.

(*s*) L'A.V.G.G. a constaté, par les plaintes individuelles qu'on lui a adressées, qu'on avait ajouté de nouvelles conditions au droit à l'assurance; mais elle ignorait sur quels principes le changement de politique était appuyé et jusqu'à quel point il était appliqué.

(*t*) Le changement évident de politique que l'A.V.G.G. jugeait injustifiable et d'autres causes provoquèrent le télégramme du 15 juin 1922 qui fait l'objet de cette enquête.

(*u*) C'est le 16 juin 1922, pendant la séance du comité parlementaire à laquelle le télégramme fut discuté, que l'A.V.G.G. fut, pour la première fois, avertie de l'existence du mémoire du 24 avril 1922.

(*v*) Le 27 juin 1922, le parlement adopta, en grande partie, pour les cas postérieurs au 1er juillet 1922, la procédure contenue dans le mémoire du 24 avril 1922, accordant toutefois six mois de grâce à ceux qui avaient des dépendants et prolongeant d'un an la portée de la loi ainsi modifiée.

(*w*) Après le 2 décembre 1921, on refusa d'assurer soixante et seize proposants gravement malades et sans dépendants. Aucun de ces cas n'a été revisé.

(*x*) Du mois de janvier au 1er juillet 1922, on a refusé ou différé d'assurer dix-neuf proposants qui avaient des dépendants. Après le 1er juillet, date à laquelle la nouvelle procédure entra en vigueur, on revisa ces cas et on accorda l'assurance à tous les proposants moins sept, qui étaient décédés dans l'intervalle. On n'a accordé aucun secours dans ces derniers cas.

CONCLUSIONS—ASSURANCE

La Commission conclue qu'on avait compris lors de l'adoption de la Loi d'assurance des vétérans que cette loi conférait aux vétérans la faculté de s'assurer à des taux normaux, sans tenir compte de l'état physique ni de l'existence de dépendants ni de l'imputabilité de la maladie au service militaire. Il n'y avait d'exception que lorsque l'état physique résultait de blessures volontaires ou de conduite immorale ou quand la proposition était frauduleuse. Le pouvoir du ministre de refuser les propositions ou d'exiger l'examen médical devait être restreint à ces cas. On ne considérait pas que la proposition faite sur le lit de mort était nécessairement frauduleuse; cela est démontré non seulement par la discussion au comité et au parlement, lors de l'adoption de la loi, alors qu'on avait prévu et nommément signalé les propositions de moribonds, mais cela est confirmé par le fait qu'en 1921 le comité, visant trois cas où les proposants moururent un, deux et six jours, respectivement, après l'expédition de leur proposition et à qui on refusa l'assurance parce qu'ils étaient décédés avant l'expiration des quatorze jours indiqués aux règlements, recommanda le rappel

du règlement et l'adoption, à sa place, d'un autre règlement établissant que l'assurance entrerait en vigueur dès l'approbation de la proposition et non pas après la livraison de la police seulement.

Ce n'était pas non plus le dessein que le bénéficiaire fut nécessairement un dépendant du proposant, la loi elle-même l'affirme puisqu'elle désigne quels peuvent être les bénéficiaires et qu'elle n'exige pas qu'ils soient des dépendants actuels.

Cette faculté, offerte à presque tous les vétérans, était sujette à la restriction qu'elle devait (mais qu'elle pouvait) être exercée à aucun moment en dedans de deux ans. Une autre restriction interdisait de prendre plus de $5,000 d'assurance.

On ne peut aucunement déduire des témoignages que la Commission des pensions n'était pas parfaitement renseignée sur l'interprétation qu'on donnait à la loi, et on peut raisonnablement présumer que, à titre d'administratrice de la loi, elle était parfaitement au courant de la situation et que, de toute façon possible, elle s'était renseignée sur les motifs que le ministre pouvait invoquer pour appuyer l'exercice de son droit de refuser les propositions d'assurance. Outre ce qui précède, la Commission est d'opinion que la connaissance qu'avait la Commission des pensions de l'interprétation qu'on donnait à la loi est indubitablement établie par la preuve, particulièrement par les imprimés qu'elle a distribués, par les déclarations publiques qu'elle a faite et par la pratique qu'elle a consacrée pendant près de seize mois.

Il est vrai que la Commission des pensions a représenté au ministre dans l'entrevue du 19 juillet 1921, que la loi n'avait jamais eu pour objet d'accorder de l'assurance aux moribonds et qu'elle avait recommandé de refuser l'assurance dans ces cas à moins que la maladie ne fût imputable au service militaire. Mais à cela il faut opposer la ligne de conduite spécifique donnée en 1921 par le comité parlementaire à la suite d'une discussion à laquelle des représentants de la Commission des pensions assistaient, alors que le comité recommanda l'adoption d'un règlement autorisant même l'admission d'un proposant qui ne vivrait que jusqu'à l'approbation de sa proposition. A cela il faut aussi relier la déclaration faite à la même entrevue, le 19 juillet 1921, par le major Topp et M. Finlayson (le surintendant des assurances, qui comparut devant le premier comité en 1920 et qui joua le rôle d'expert-conseil dans la rédaction de la loi), qui tous deux s'opposèrent à l'examen médical "parce qu'il détruirait l'intention première du projet". M. Finlayson déclara, en outre, que

> "lorsque le gouvernement étudia le projet en premier lieu il était *parfaitement au courant* du fait qu'un grand nombre *d'individus dans un état physique grave imputable à des causes étrangères au service militaire se ferait assurer,* et pour *cette raison le temps pendant lequel on recevrait des propositions d'assurance était limité*".

Nonobstant ce qui précède, la Commission des Pensions s'efforça d'obtenir l'approbation du ministre des Finances à des règlements qui conditionneraient le droit à l'assurance à l'état de santé du proposant. Quand l'approbation fut différée, la Commission des Pensions, considérant, qu'en raison du taux excessif de mortalité, le temps était venu d'imposer des restrictions, elle inaugura, elle-même, en janvier 1922, la pratique d'exiger l'examen médical ou un certificat de médecin des proposants malades et de refuser certaines propositions à cause de la gravité de la maladie.

Autant qu'on puisse en juger par les témoignages, la Commission des Pensions n'avait, jusqu'au 23 février 1922, aucune autorité de rejeter les propositions, excepté pour cause de fraude, de conduite immorale ou de blessure volontaires. Après cette date et jusqu'au 15 mars, elle possédait l'autorité qui lui fut donnée

dans les entrevues verbales du 18 et du 22 février. Mais après le 15 mars, elle n'avait le pouvoir de refuser que dans les cas où la vie probable était nulle et dans ceux où il n'y avait pas de dépendants. Le ministre lui donna instruction de réserver, après le 30 mars 1922, ce qui lui paraissait être des cas "douteux".

Comprendre dans la classe des cas "douteux" les cas de "maladie grave" et ceux où la "vie probable est nulle", c'était renchérir même sur le principe que le Commission des Pensions, dans sa lettre du 21 mars 1922, avait prié le ministre d'adopter. Le plus loin qu'elle était allée c'est de proposer d'éliminer les cas de "maladie désespérée" rendue au point de devoir probablement causer la mort à une "date rapprochée". L'argument que les cas de "maladie grave" ne sont pas nécessairement "désespérés" et peuvent ne pas causer la mort prochaine, est péremptoirement prouvé par le fait que douze des dix-neuf proposants avec dépendants, refusés en vertu de la pratique indiquée dans le mémoire du 24 avril 1922, vivaient encore après le 1er juillet et qu'on considéra qu'ils avaient droit de faire reviser leurs cas et que l'assurance leur fut accordée en vertu de la clause modificatrice de 1922 accordant six mois de grâce.

La raison fondamentale qui a nécessité l'augmentation des classes de cas sujets au pouvoir de refus du ministre, c'était le danger d'exploitation. Nous en avons dit assez pour démontrer qu'on s'était rendu compte des effets de la loi dès son adoption et qu'au moins rien ne s'est produit qui n'avait pas été prévu. On devait s'attendre évidemment que les propositions augmenteraient en nombre avec l'approche de l'expiration de la loi. On ne pourrait prétendre qu'il y a eu exploitation parce que ceux qui tombaient sous l'effet de la loi se sont prévalus des dispositions de cette loi même lorsque le pays devait en éprouver une perte sensible. De l'autre côté, si le mot exploitation signifie réellement fraude, le mot d'ordre a toujours été de rejeter les cas de ce genre, de sorte qu'il n'était pas nécessaire d'établir de nouveaux règlements. Les cas de fraude pouvaient être considérés comme tels mais c'était, de l'avis de la Commission, une erreur de proposer des règlements qui, tout en étant probablement très utiles pour exclure les cas de fraude réelle, avaient pour résultat l'exclusion automatique d'un grand nombre de postulants dont le seul défaut était d'être gravement malades ou de s'attendre à une mort prochaine, et l'on ne pourrait pas dire que les demandes de ces postulants étaient frauduleuses puisque c'était l'assurance de ces cas que l'on avait distinctement en vue. Comme question de fait, personne ne prétend que ces règlements devaient exclure les cas de fraude et il semblerait que la Commission des Pensions, tout en essayant de réduire à son minimum la perte qui en devait résulter pour le pays, avait tout simplement choisi comme devant être rejetée à l'avenir la catégorie des cas qui, à son avis, avaient le moins de mérite, mais sans laisser entendre qu'il y avait fraude réelle.

Le fait que la Commission des Pensions, tout en ne considérant pas les demandes, soit allée jusqu'au point de les référer au ministre en recommandant que la demande ne pouvait pas être acceptée ou considérant le cas comme "douteux" et refusant la demande, n'en a pas moins rendu l'attitude de la Commission des Pensions moins décisive. Ce n'était pas simplement une déclaration académique de principes. C'était justement la Commission des Pensions qui, la première, avait indiqué la politique à suivre et son refus d'accepter les demandes, même lorsque ces demandes étaient sujettes à une recommandation, réglait les cas, pour toutes les fins pratiques pour autant que la Commission y était intéressée.

La Commission est d'avis que, par suite des circonstances énumérées au long dans les paragraphes qui précèdent, la Commission des Pensions n'était pas justifiée de ne pas tenir compte de l'entente que les bénéfices pratiquement sans réserve de la Loi devaient être continués jusqu'au 1er septembre 1922, et en

déclarant, comme elle l'a fait dans sa lettre en date du 16 janvier 1922, que le temps était alors venu de restreindre ces bénéfices. Le fait qu'il s'était produit un nombre excessif de décès ne constituait pas une raison suffisante pour permettre d'imposer des restrictions alors que l'on pouvait se prévaloir de tous les privilèges de la loi pendant une période encore assez considérable.

La Commission des Pensions n'avait pas plus le droit de demander l'approbation de sa règle de rejeter les demandes de ceux qui n'espéraient plus vivre bien longtemps.

De même, la Commission des Pensions n'était pas justifiable d'aller plus loin que l'autorisation du ministre en date du 15 mars 1922 (aux fins de rejeter ceux qui "étaient sur le point de mourir" lorsqu'ils n'avaient pas de dépendants) et en rejetant effectivement les postulants qui se trouvaient dans une situation moins critique et décrits comme étant "gravement malades", excluant ainsi une nouvelle catégorie dont il n'avait pas été question dans la correspondance.

La Commission des Pensions n'était pas justifiable, dans sa lettre du 21 mars 1922, d'essayer d'aller plus loin que la décision mûrie du ministre en date du 15 mars 1922, en suggérant une interprétation de la déclaration préliminaire du ministre relative à l'intention de la loi. Cette interprétation suggérée avait pour but d'autoriser le refus de l'assurance même à ceux qui avaient des dépendants lorsque la maladie n'était pas causée par le service, bien que le ministre, après avoir exposé l'intention générale, avait strictement restreint le refus de l'assurance à ceux qui n'avaient pas de dépendants.

La Commission des Pensions n'était pas justifiable (après la déclaration du ministre recommandant dans sa lettre du 30 mars 1922, de réserver les cas "douteux" à l'investigation du comité parlementaire) en considérant comme "douteuses" et en refusant d'accepter non seulement les demandes de ceux qui étaient sur le point de mourir mais aussi les demandes de ceux qui étaient "gravement malades" même lorsqu'ils avaient des dépendants, faisant ainsi peser tout le poids de sa décision en faveur du rejet de cette nouvelle catégorie dont il n'était pas question dans la correspondance. Le mémoire du 24 avril déclarait catégoriquement que cette catégorie était "refusée".

C'est de la Commission des Pensions que venaient les avis dont s'inspirait le ministre et la Commission des Pensions était investie de la responsabilité d'établir en premier lieu la politique à suivre dans la mise à exécution de la loi. Son opinion comme ses actes, tout en relevant d'une autorité supérieure, comptaient évidemment pour beaucoup dans la manière définitive d'appliquer la loi. De l'avis de la Commission, au lieu de se cacher sous le manteau d'une question de finances de manière à embrouiller le but de la législation grâce à laquelle des dispositions généreuses étaient compensées par des limites de temps et d'argent, elle aurait dû signaler l'effet de l'introduction sommaire de restrictions qui n'étaient pas conformes à l'interprétation et à la pratique suivies jusqu'ici et qui avaient été réfutées par la publicité que l'on avait donnée aux points les plus importants de la loi. Le changement radical de la politique est mis en évidence en établissant un contraste entre la pratique suivie par la Commission des Pensions lorsque cette dernière se conformait, au début, au but que l'on avait en vue lors de l'adoption de la loi, assurant les bénéfices de la loi à tous les anciens membres des forces sans examen médical, et la pratique inspirée et encouragée par la Commission des Pensions exigeant en fin de compte non seulement l'examen médical alors que le postulant suivait un traitement médical, mais en excluant de l'assurance tous les anciens soldats gravement malades (bien qu'ils ne fussent pas nécessairement en danger de mort) à moins qu'ils n'aient des bénéficiaires dépendant réellement d'eux au point de vue de la subsistance, et en plus une invalidité attribuable au service.

Lors même que la Commission des Pensions eut été justifiable d'agir ainsi, l'on aurait dû voir avec le plus grand soin à avertir les intéressés assez longtemps à l'avance de l'intention d'imposer de nouvelles restrictions, surtout à cause du fait qu'il s'en trouvait un grand nombre qui avaient retardé l'envoi de leurs demandes jusqu'au dernier jour du délai prescrit par la loi et qui se trouvaient ainsi éliminés par ces règlements.

On peut facilement concevoir qu'un homme, dans un état de santé précaire, disposant de peu de ressources, et se fiant à l'entente que son état de santé ne modifiait en rien son droit à l'assurance, remette la dépense que comporte le paiement des primes à une date où il pourra, d'une manière plus certaine, se rendre compte que son état de santé exige une assurance immédiate, et ce n'est pas s'en tenir au principe sur lequel on s'est basé pour étendre les bénéfices de cette loi à tous les anciens soldats que de permettre que lorsque ce soldat vient faire sa demande, bien que dans le délai fixé par la loi, il ait à constater que ces bénéfices sur lesquels il comptait, parce qu'on le lui a laissé entendre ainsi, ont été retirés. Il y eut aussi le cas de l'homme qui avait essayé d'obtenir une pension et qui, croyant qu'il pouvait obtenir l'assurance jusqu'au 1er septembre 1922, sans tenir compte de son état de santé, a remis sa demande d'assurance (laquelle comportait un déboursé) jusqu'au moment où il pouvait savoir si sa demande de pension serait accordée; lorsqu'enfin ce soldat a reçu une réponse refusant sa pension il lui a été donné de constater que ces règlements adoptés dans l'intervalle et sans qu'il en eut eu connaissance et sans publicité lui avaient enlevée en même temps son droit à l'assurance.

En règle générale, on n'a pas imposé ces restrictions à l'homme qui avait réellement des dépendants, mais on ne les a pas restreints à cette catégorie exclusivement. Dans tous les cas, même s'il n'avait pas de dépendants réels, il avait le droit de s'attendre à une assurance jusqu'au 1er septembre 1922, droit que l'on n'aurait pas dû sommairement lui enlever. Quant à la prétention que seuls les dépendants pouvaient bénéficier de la loi, on ne peut pas prétendre que parce qu'un bénéficiaire n'est pas au moment de la demande réellement dépendant de l'assuré il n'a pas droit à ces privilèges. Il y a un grand nombre de cas où un père, bien que ne dépendant pas réellement de son fils dans le moment, peut le devenir dans les années à venir.

Le grand argument donné pour justifier la Commission des Pensions d'avoir agi ainsi c'est que cette dernière a reçu du ministre l'autorisation de rejeter certaines demandes et que le Parlement a, en substance, adopté la procédure suivie par la Commission des Pensions. Il est évident que l'autorisation du ministre est une justification complète de tous les actes subséquents relevant de cette autorisation, mais cette autorisation du ministre, contenue dans la lettre du 14 mars 1922, ne s'appliquait qu'au rejet des postulants sur le point de mourir et qui n'avaient pas de dépendants; elle n'avait aucun effet rétroactif et, par suite de ce que l'on a dit de la position prise par la Commission des Pensions en recommandant et en inaugurant la politique d'administration, cette autorisation ne justifiait pas ce que la Commission des Pensions avait fait deux mois auparavant en modifiant cette politique, en exigeant un examen médical et en décidant que, pour autant que la Commission était concernée, les demandes de ceux que l'on trouverait sur le point de mourir devaient être rejetées sans se demander si le postulant avait ou n'avait pas de dépendants.

Le fait que le ministre a reconnu dans une certaine mesure les vues que la Commission des Pensions le pressait d'accepter ne dégage pas cette dernière de la responsabilité d'adopter des mesures plus rigoureuses et c'est justement l'attitude incessante de la Commission des Pensions que la Commission met en doute, attitude bien évidente dans tous les témoignages et rendue plus évidente encore par la persistance de la Commission des Pensions à recommander de nouvelles

restrictions qui avaient effectivement été désapprouvées par le ministre et à mettre indirectement en vigueur et ces nouvelles restrictions et de nouvelles limitations en considérant certains cas comme "douteux" et refusant la demande. Si la Commission des Pensions n'avait pas perdu de vue l'esprit de la loi, elle ne se serait pas trouvée dans la nécessité de prendre cette attitude puisque la loi cessait d'être en vigueur dans un délai de neuf mois.

L'acte posé par le Parlement en adoptant, à partir du mois de juillet 1922, en substance, la procédure suivie par la Commission des Pensions ne justifie pas, de l'avis de la Commission, l'inauguration de la politique de restriction de la Commission des Pensions près de six mois avant cette date. On n'a pas donné un effet rétroactif à la loi et la coutume suivie antérieurement par la Commission des Pensions s'est trouvée sans ratification de sorte que tous les cas en cause ont dû être reconsidérés. Il y a encore le fait que le Parlement envisageait cette question à un point de vue tout à fait différent de celui de la Commission des Pensions—le Parlement avançait de deux mois la date d'expiration de la loi au sujet de certaines catégories, mais, à titre de compromis il a maintenu en vigueur pour une autre année cette loi restreinte et cet acte du Parlement prenait par conséquent la forme d'un nouveau projet.

La Commission constate que la Commission des Pensions, à titre d'administrateur de la chose publique, a posé un acte qu'elle croyait nécessaire dans l'intérêt de l'Etat, et aucun autre motif ne l'a animée que celui d'accomplir ce qu'elle croyait être son devoir. Il est évident que c'eût été une cause de beaucoup moins d'efforts et il en serait résulté moins d'investigation des cas et de difficultés dans les décisions, si la Commission des Pensions avait laissé les choses suivre leur cours sans intervenir. C'est la forme non autorisée de cette intervention que la Commission ne trouve pas justifiable, et, bien qu'il n'y ait pas de motifs injustes, tout cela n'offre que bien peu de satisfaction à ceux qui ont été privés des bénéfices de la loi.

Ce dont se plaint l'A.V.G.G. c'est que la Commission des Pensions a établi des "règlements secrets" concernant l'assurance en "contravention directe" à l' "intention du Parlement". Au sens stricte, l'intention du Parlement est démontrée par la lettre même du Statut, et le Statut donnait au ministre le pouvoir discrétionnaire de refuser les demandes et de demander un examen médical. L'exigence d'un examen médical, dans les cas particuliers où le ministre entretenait certains doutes sur l'à-propos de conclure un contrat, n'était pas une violation de l'intention du Parlement dans le sens que cela n'était pas autorisé par le Statut, mais l'adoption d'une règle générale voulant qu'un examen médical soit exigé dans tous les cas, ou dans une catégorie particulière de cas, sans juger chaque cas d'après ses mérites à mesure qu'il se présentait, n'était pas, de l'avis de la Commission, conforme à l'intention du Parlement telle qu'exprimée dans le Statut lui-même. Le principe fondamental se trouve contenu à l'article 15 disant qu'il n'y aura aucun examen médical et cet article ne pouvait pas, de l'avis de la Commission, être méconnu si ce n'est dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire et pour chaque cas en particulier. Le Statut n'autorisait pas une règle générale faisant de l'examen médical une condition préalable de la prise en considération d'une certaine catégorie de postulants. Dans tous les cas, l'interprétation acceptée lors de l'adoption de la loi était que l'on n'exercerait ce pouvoir discrétionnaire que dans certaines catégories de cas seulement, et cette interprétation a été reconnue par la Commission des Pensions dans la publicité qu'elle a faite et dans les déclarations faites en public de même que dans la règle suivie par elle pendant plus de seize mois. Dans la suite la Commission des Pensions a inauguré une règle contraire à cette interprétation et cette règle était secrète dans le sens que la Commission des Pensions n'avait pas donné avis de son intention de modifier la règle alors en vigueur. Tel avis était clairement nécessaire par suite

des représentations faites touchant les principes sur lesquels le ministre devait se baser pour exercer son pouvoir discrétionnaire, et par suite du fait que les bénéfices de la loi devaient être en vigueur pendant une période déterminée. L'on n'a pas, de plus, donné un avis général lors de l'inauguration de ces nouveaux règlements tout comme la publicité faite autour de la règle suivie antérieurement.

En considération de ce qui précède la Commission est d'avis que l'on devrait arrêter les dispositions suivantes:—

(*a*) Examiner de nouveau toutes les demandes qui auraient été prises en considération si l'on avait donné effet à la recommandation du comité parlementaire de 1921, telle qu'adoptée par la Chambre des Communes; cette recommandation voulant que, lorsqu'il n'y a pas de fraude, la police soit en vigueur à partir du moment de l'acceptation de la demande et de la réception de la prime, et que ces cas soient considérés, lors de ce nouvel examen, tout comme si les règlements mentionnés dans ladite recommandation avaient été rédigés et opérants;

(*b*) Reconsidérer, émettant des polices dans chaque cas, toutes les demandes qui ont été rejetées depuis l'inauguration de la règle dont il est question dans la lettre de la Commission des Pensions au ministre en date du 16 janvier 1922 et jusqu'au 1er juillet 1922, excepté dans les cas où le postulant s'est lui-même infligé ses blessures, dans les cas de conduite immorale ou lorsqu'il y a fraude;

(*c*) Relativement aux demandes relevant des recommandations (*a*) et (*b*), lorsque le postulant est décédé, payer l'assurance tout comme si la police avait été émise et délivrée du vivant du postulant.

CINQUIEME PARTIE

PLAINTES RELATIVES À L'ATTITUDE ET À LA POLITIQUE D'ADMINISTRATION

Les plaintes portées par l'A. V. G. G., dans l'explication des plaintes contenues dans le télégramme à l'effet que les anciens soldats avaient été privée de leurs droits et que cela est la "culminance" d'une "politique antipathique de plus en plus sévère" au cours des derniers mois sont les suivantes:

> "Que la procédure de la Commission faisant reposer le fardeau de la preuve, quant à l'imputabilité de l'invalidité sur l'aspirant pensionnaire, ce qui a eu pour résultat que les vétérans et leurs dépendants ont été privés de l'opportunité de prouver leurs droits.
>
> Qu'à la suite de la revision par le bureau chef des décisions des examinateurs locaux, les pensions ont été réduites contrairement à la procédure proclamée devant le comité permanent de la Chambre des communes.
>
> Qu'on a usé de sévérité excessive dans l'établissement des degrés d'incapacité. Cette attitude confirme jusqu'à un certain point le rapport que des instructions secrètes ont été données de réduire les pensions de toute façon possible."

Nécessairement, ces plaintes générales ne peuvent pas être étudiées en les prenant une par une, distinctement, parce qu'elles se rapportent toutes à l'attitude générale de la Commission des Pensions et à la méthode suivie dans l'exament des demandes.

Ce que l'on allègue, en général, c'est que les soldats ont été privés de leurs droits, et cela dans un but préjudiciable. Quant à la question de motif injustifié, cette allégation, de l'avis de la Commission, n'est aucunement établie par les témoignages; mais, du moment que les soldats n'ont pas été traités comme ils auraient dû l'être, peu importe, à leur point de vue, le motif qui a donné lieu à cette situation.

Le gros des témoignages présentés a eu pour but de montrer différentes manières dont, à ce que l'on prétend, les droits des anciens soldats ont été injustement méconnus.

La preuve a consisté en général, en déclarations faites par les représentants de la Commission des Pensions touchant son organisation et son administration et la pratique et la politique suivies à l'égard de ceux qui demandent une pension. En plus de cela, l'A. V. G. G. a exposé plus de cent cas pour établir comment cette pratique et cette politique de la Commission des Pensions avaient été mises en pratique. Chacun de ces cas a été disséqué à fond, d'abord par l'A. V. G. G. établissant sa preuve sur le dossier sur lequel on se basait pour prétendre que la pension aurait dû être accordée, et tout de suite après, par un représentant de la Commission des Pensions (d'ordinaire le Dr Burgess) tirant du même dossier la raison du rejet de la pension. On a inséré au dossier pratiquement tous les documents à ces cas de sorte que la Commission a pu constater tout de suite les points dont la Commission des Pensions a jugé important de tenir compte en rendant ses décisions dans les cas concrets.

D'une manière générale, ce qui a donné lieu à cette différence d'opinion ce fut une seule question, celle de savoir si les faits (y compris l'opinion du mé-

decin) étaient de nature à permettre de conclure que l'invalidité était attribuable au service. De temps à autre, une question de loi se posait, cele de savoir si, dans le cas à l'étude, l'invalidité devait être "attribuable au service" plutôt que tout simplement "contractée pendant le service". Et parfois, la question se posait de savoir quels étaient les droits du postulant, par suite du fait qu'il était atteint d'une invalidité lors de son enrôlement.

Après avoir entendu tous ces témoignages, la Commission est d'avis que, en dehors des questions étudiées dans les parties précédentes de ce rapport, il existe certains détails de l'Administration des Pensions qui ont nui aux droits des postulants et qui, si on n'y remédie, continueront de ce faire.

C'est dans le but, de non seulement préparer les voies à cette conclusion, mais aussi d'aider à remédier à cet état de choses en attirant l'attention sur ce point, que la Commission a exposé, sous des titres distincts, ce qu'elle considère être les causes de cet état de choses.

La plupart des cas exposés étaient des cas sur lesquels le postulant lui-même avait attiré l'attention de l'A.V.G.G. Naturellement, on a allégué que ces cas comparativement peu nombreux, sur les milliers qui avaient été règlés, ne pouvaient pas donner une idée juste de la politique générale suivie par la Commission des Pensions, mais le fait demeure que si le principe que l'on a déclaré être à la base de la politique générale de la Commission des Pensions n'a pas été appliqué dans ces cas en particulier, il y a bon motif de se plaindre. A cette phase de l'administration des pensions, il ne suffit pas de dire que, parce qu'une forte proportion des cas peuvent avoir été réglés avec justice, il s'ensuit qu'il soit moins nécessaire de voir à ce que les autres soient réglés de la même manière. Ce que l'Etat désire c'est que l'on fasse tous les efforts voulus en vue de ne permettre aucune exception dans l'octroi de la pension à ceux qui y ont droit.

Il n'y a cependant aucune suggestion, de la part de la Commission des pensions, que ces cas étaient exceptionnels, ou avaient été l'objet d'erreurs involontaires. Après les avoir discútés d'une manière complète, à tous les points de vue, la Commission des pensions dit dans son factum (dossier, p. 3719 et 3738) que ces cas ont été "décidés correctement par la Commission, tant au point de vue médical que légal", ce qui indique que les cas analogues continueront à être réglés de la même manière.

Si ces cas sont représentatifs de la politique générale adoptée, ils ont encore plus d'importance. Au cours de son enquête, la Commission n'a rien appris de nature à justifier que l'on accorde à ces cas une considération spéciale, ou que l'on s'écarte des principes généraux appliqués dans l'administration ordinaire des pensions. Nous nous sommes rendus compte que ce scas étaient difficiles à résoudre, mais cette enquête a justement pour but de déterminer comment on règle les cas difficiles. Naturellement, il y a très rarement de différend lorsqu'il s'agit de cas évidents. On ne nie pas non plus qu'il ait été fait preuve de la plus grande indulgence en accordant un grand nombre de pensions; mains quoi qu'on ait pu faire dans certains autres cas. il n'en reste pas moins acquis que les cas cités ont été l'objet de beaucoup de discussion, comme on peut le constater par les dossiers. Il n'y a aucune raison de douter qu'ils représentent l'attitude bien arrêtée du bureau chef relativement aux principes visés.

L'enquête a établi clairement qu'en étudiant ces cas, la Commission n'agissait pas comme tribunal d'appel. Elle considérait simplement les diverses opinions médicales exprimées, ainsi que les autres faits et circonstances dont il était fait mention dans les dossiers. On s'efforcait de déterminer si tous les faits relatifs aux cas soumis avaient été réunis, dans la mesure du possible, et, si toute la preuve, y compris les opinions médicales souvent contradictoires, avait été étudiée en entier. La Commission cherchait aussi à découvrir si l'on avait bien

pesé, suivant leur importance, les diverses circonstances établies et si l'on avait tiré une conclusion raisonnable. Dans un grand nombre de cas où il était impossible de tirer des conclusions absolument certaines, avait-on donné le bénéfice du doute au postulant et, dans l'affirmative, quel était le degré de probabilité nécessaire pour établir son cas?

DEGRÉ DE LA PREUVE EXIGÉ DU POSTULANT

Bien que le fardeau de la preuve incombe au postulant, on a déclaré d'une manière générale devant les comités parlementaires, et on l'a répété emphatiquement au cours de la présente enquête, qu'en étudiant les demandes de pensions, on accorde le bénéfice du doute au postulant, chaque fois qu'il y a une présomption raisonnable en sa faveur, (1922, délibérations du comité parlementaire, 399; dossier, pages 1293, 896, 710, 1654, 1660). Un médecin conseil alla même jusqu'à l'extrême et exprima l'opinion qu'un très léger doute en faveur d'un soldat suffisait pour qu'on lui accorde une pension. La conclusion qui découle de ces affirmations, c'est que le postulant n'est pas appelé à établir sa réclamation par une preuve prépondérante, comme dans les causes civiles, mais qu'il lui suffit d'apporter une preuve suffisante pour créer dans l'esprit du tribunal un doute raisonnable quant à la question de lui refuser une pension.

La preuve soumise à la Commission suffit pour justifier la conclusion que l'on ne peut pas considérer comme une règle invariable de la Commission des pensions la prétention que l'on accordait le bénéfice du doute au postulant. On a soumis un grand nombre de cas où, de l'avis de la Commission, l'on avait établi clairement un doute raisonnable en faveur du candidat, et où la pension a été refusée. Dans plusieurs de ces cas, non seulement le postulant avait une présomption, mais la prépondérance de la preuve en sa faveur.

VALEUR ACCORDÉE AUX TÉMOIGNAGES ET AUX OPINIONS DES MÉDECINS QUI ONT VU LES POSTULANTS

On a rapporté un grand nombre de cas ou l'examinateur médical régional des pensions, qui avait vu le postulant et avait entendu son histoire, était d'avis que son incapacité était imputable au service; mais son opinion à ce sujet fut rejetée par les médecins conseils adjoints du bureau chef et la pension refusée. La décision dans plusieurs de ces cas ne dépend pas tant de la science et de l'expérience médicales, que de l'hitorique de l'incapacité raconté par le soldat lui-même alors qu'il essayait d'établir qu'elle était imputable à la guerre et qu'elle durait depuis, sans interruption. Règle générale, l'examinateur qui a vu le soldat, a écouté son histoire et a vérifié ses dires par les moyens bien connus des hommes ayant de l'expérience dans ce genre de travail, et qui a pu se faire une opinion personnelle du postulant, est dans une bien meilleure situation pour se prononcer que celui dont la connaissance du cas est basée seulement sur le rapport d'un tiers et dépend en grande partie de l'habileté de ce dernier à exprimer par écrit les conditions véritables qu'il a observées.

En outre, il arrive très souvent que la preuve établissant la continuité de l'incapacité est fortifiée par des déclarations des membres de la famille du postulant ou d'amis et d'autres personnes de l'endroit qu'il habite et qui le connaissent. En général, l'examinateur local des pensions est plus à même de se renseigner et de juger de l'importance et de la valeur de ces témoignages que le médecin conseil du bureau chef. La crainte que l'examinateur local pouvait être plus facilement influencé par des considérations de sympathie (comme on en pourra juger par le témoignage de M. Archibald, cité plus loin) relativement à son

estimation du degré d'incapacité a été dissipée, et il ne semble exister de raison pour que l'on n'attribue pas au moins autant de poids à son opinion en ce qui concerne l'incapacité imputable au service.

Naturellement, il y a des cas où l'égibilité à la pension dépend d'autres causes que celles qui ont été mentionnées plus haut, mais la Commission est d'avis que, si la décision quant au rapport de l'incapacité au service, dépend de témoignages du genre dont on a parlé, même s'il y a divergence d'opinions médicales les vues de l'examinateur local au sujet de l'éligibilité à la pension doivent être considérées sur le même pied que son opinion touchant le degré d'incapacité.

ABSENCE DE PREUVE CORROBORANTE SUR LES DOCUMENTS MÉDICAUX OU AILLEURS

Ce sujet vient naturellement à la suite du précédent chapitre, au sujet des méthodes de vérification des déclarations du postulant. Dans certains cas les médecins conseils du bureau chef ont ignoré l'historique de l'incapacité, tel que raconté par l'intéressé, parce que les documents ne contenaient pas de preuve corroborante.

On sait que les documents des deux premières années de la guerre sont loin d'être complets, et ceux qui ont été témoins de l'examen de milliers de soldats lors de la démobilisation n'ignorent pas comme il est facile qu'il se soit glissé des omissions de nature à nuire plus tard aux soldats, si ces documents sont utilisés comme preuve contre eux. D'un autre côté on a souvent accepté sans hésitation les annotations inscrites sur les documents et venant à l'encontre des dires des postulants, sans attacher aucune importanne au fait bien connu, qu'un grand nombre de ces annotations, particulièrement celle du genre "Cœur négatif", "Poitrine négative", "Autres systèmes normaux". ont été souvent faites après un examen rapide, incomplet et superficiel.

La Commission est d'avis que l'historique de l'incapacité raconté par le postulant, et auquel le médecin examinateur local des pensions a ajouté foi, ne doit pas être ignoré simplement parce que les documents ne contiennent pas de preuve corroborante.

On a été très sévère en ce qui concerne la corroboration des déclarations du postulant autrement que par la preuve documentaire. Le principe est généralement reconnu que les déclarations faites par une personne en sa propre faveur doivent être acceptées avec plus de réserve que les admissions qui lui sont défavorables, mais la preuve démontre que l'on a poussé très loin l'application de ce principe. Dans certains cas, on a déclaré à des postulants d'une manière positive et formelle qu'ils n'avaient produit absolument aucune preuve, bien qu'ils aient fourni des témoignages nombreux à l'appui de leur cause. Sous ce titre général, on peut mentionner des cas, qui ont été soumis à la Commission, où l'on a rejeté l'opinion de spécialistes d'une habileté et d'une expérience reconnues qui avaient eu l'avantage d'observer les postulants pendant de longues périodes, même lorsque cette opinion corroborait directement les déclarations des intéressés eux-mêmes. Naturellement, les gens qui n'avaient pas d'expérience finissaient par se décourager et par cesser complètement leurs efforts pour établir leurs réclamations.

La preuve démontre aussi qu'on avait une forte tendance à accepter comme argument concluant contre le postulant quelque réponse, inscrite au dossier, qu'il avait faite à une demande d'un médecin examinateur pendant son service, ou au moment de son licenciement. On a assez parlé du danger qu'il y a d'accorder trop de poids à ces dossiers. Certaines questions posées ont pu paraître n'avoir aucune importance, ou n'être que de simples formali-

tés, auxquelles on répondait sans réflexion ou d'une manière inexacte, plus ou moins au hasard, et sans se rendre compte de l'importance future possible de ces renseignements.

De l'avis de la Commission, on ne saurait adopter de règle définie quant au degré de corroboration nécessaire, mais il faut compter sur les considérations particulières à chaque cas, en tenant compte du caractère et de la réputation du postulant, de son dossier militaire quant à la longueur et à la nature de son service, de l'opinion de l'examinateur sur la possibilité médicale que son incapacité soit imputable au service. Il ne faut pas oublier non plus que la corroboration circonstancielle peut être très convaincante, bien que les documents ne contiennent aucune remarque.

Symtômes subjectifs

On a entendu un nombre considérable de témoignages démontrant qu'on ignorait les symtômes non susceptibles de démonstration objective. L'attitude adoptée à ce point de vue est expliquée dans une lettre du docteur Arnold, médecin conseil en chef de la Commission des pensions (dossier, p. 2877), dans laquelle il s'exprime ainsi:

> "Je ne crois pas, d'une manière générale, qu'il soit sage d'accorder une pension s'il n'y a pas de signes objectifs de l'incapacité."

La Commission considère que, règle générale, on ne doit pas faire d'objection à la plus grande prudence dans l'admission de l'existence d'une incapacité lorsqu'il n'y a aucun symptôme physique apparent. Lorsque le postulant n'offre aucune preuve objective, le médecin examinateur des pensions doit exercer le plus grand soin en déterminant si le soldat souffre réellement d'incapacité et, si c'est nécessaire, il doit demander l'avis d'experts afin de décider d'une manière définitive que l'incapacité n'existe pas. Si l'on refuse d'admettre l'incapacité, simplement à cause de l'absence de symptômes objectifs, on s'expose à refuser justice à des cas méritants. Comme certains types de neurasthéniques, dont l'incapacité, bien que n'étant pas susceptible d'être démontrée par le toucher, la vue ou l'ouïe. est tout aussi réelle et diminue autant leur capacité normale que si les symptômes étaient visibles. En adoptant une règle générale rejetant tous les cas ne présentant pas de symptômes objectifs, on placerait ces gens au rang des soldats coupables de simulation de maladies.

C'est ce qui fait encore ressortir l'importance de l'examen médical, car si l'on n'adopte pas la règle arbitraire que les symptômes subjectifs sont insuffisants pour prouver une incapacité, le médecin qui a vu et entendu le postulant et qui l'a examiné et éprouvé est bien plus en état de se prononcer sur l'existence et le degré de l'incapacité que celui qui doit se baser sur les documents seulement et n'en peut tirer aucune assistance à cause de l'absence de symptômes objectifs susceptibles d'être décrits.

En 1919, on adopta généralement le principe que le jugement du médecin examinateur des pensions recevrait la plus grande considération dans la détermination du degré d'incapacité, pour la bonne raison qu'il a l'avantage de voir le postulant et de diagnostiquer son état. Une autre raison qui milita en faveur de l'adoption de ce principe, c'est que l'on se rendit compte que beaucoup de médecins étaient incapables de décrire par écrit l'état du postulant, tout en étant arrivé à des conclusions absolument exactes à ce sujet. Dans ces cas, si le médecin conseil adjoint du bureau chef était appelé à reviser la décision de l'examinateur local, le postulant aurait à souffrir du fait de la prescription insuffisante de

son état réel. Ce principe et les circonstances qui ont conduit à son adoption, ont été démontré au cours du témoignage de M. Archibald, avocat conseil de la Commission des pensions, devant le comité parlementaire de la première session de 1919. (Voir le rapport des délibérations du comité, p. 32). Voici une brève citation tirée de ce témoignage:—

M. Sutherland:

Q. Le colonel Belton, je crois a appuyé fortement l'an dernier sur la prétention que le bureau se trouvait mieux placé pour juger avec connaissance de cause du degré d'incapacité d'un soldat que l'homme de l'art qui avait le cas sous les yeux, ce dernier étant susceptible de se laisser influencer par sympathie?—R. L'an dernier cette façon de penser était commune à la plupart de ceux qui avaient un mot à dire dans la question des pensions, excepté l'Association des vétérans de la grande guerre. Aujourd'hui nous en sommes venus à partager la façon de penser de l'Association; à notre sens ces gens ont absolument raison et, en ce moment, très peu croient encore que le bureau chef est mieux qualifié pour juger des pensions que le médecin examinateur qui a eu le soldat sous les yeux."

Quelques instants auparavant, M. Archibald avait dit:

M. Nickle:

Q. Vous vous opposez diamétralement à cette mesure en principe?—R. Pas du tout.

L'une des raisons qui ont amené la décision de décentraliser le bureau des commissaires de Pensions a été qu'il était à peu près impossible de faire une description des états de faiblesse. Un médecin pouvait décrire un cas particulier comme "très faible, ne pouvant pas marcher plus d'un mille sans perdre haleine"; un autre pouvait dire du même cas: "il semble faible, marche avec difficulté"; un troisième pouvait représenter le cas sous un angle tout à fait différent des deux autres; le tout pouvait constituer une différence d'appréciation pouvant aller de 10 à 50 pour 100, et ce du fait seul que la description du cas était mal faite d'abord puis n'était pas trop bien comprise en fin de compte. C'est pourquoi nous pensons que le médecin qui a eu le soldat sous les yeux est celui qui a le droit de dire de quoi il retourne. L'an dernier on a beaucoup dit à propos d'excès de sympathie, du danger de mettre dans cette affaire trop de sympathie; mais nous n'avons rien entendu à ce sujet depuis que notre nouveau système fonctionne; nous ne croyons pas que, de la part des médecins, la sympathie ait à jouer aucun rôle dans le pourcentage d'invalidité.

Le docteur Arnold avait émis l'opinion citée plus haut au sujet d'un cas où l'expert neurologiste local, après un examen soigneux, avait reconnu une incapacité substancielle mais sans symptômes objectifs, et avait en outre mentionné qu'il n'y avait aucune raison de douter de la bonne foi du postulant. On refusa cependant d'accorder une pension, à la suite de la lettre du docteur Arnold. Au cours de cette enquête, la Commission des pensions a exprimé la raison de son refus dans les termes suivants (dossier, p. 2878):—

"s'il y a absence complète de symptômes objectifs, on ne saurait accorder une pension basée sur des symptômes subjectifs seulement."

La commission est d'avis qu'on ne devrait adopter aucune règle arbitraire pour refuser d'admettre une incapacité ne présentant que des symptômes sub-

jectifs. Le principe tendant à accorder une importance prépondérante à l'avis de ceux qui ont examiné personnellement le postulant, en ce qui concerne le degré d'incapacité, devrait être appliqué à tous les cas, qu'il s'agisse de symptômes subjectifs ou objectifs.

DÉCISIONS NON SOUMISES AUX COMMISSAIRES DES PENSIONS

La preuve démontre qu'en dernière analyse, après que les faits ont été recueillis, les conditions décrites et les opinions médicales formulées, pour rendre la décision ultime au sujet de l'éligibilité à une pension, il ne faut pas tant de savoir technique et scientifique que de sûreté de jugement et d'habileté à peser la preuve et les probabilités, comme dans le cas des autres tribunaux judiciaires. Il est naturellement nécessaire que ce tribunal ait des conseillers techniques, mais, on ne comprend probablement pas généralement, que dans la plupart des cas la décision est rendue et communiquée aux intéressés par un seul médecin conseil adjoint, dont les fonctions sont nominalement celle d'un conseiller, mais qui dans la pratique exerce des fonctions judiciaires aussi importantes que celles d'un membre de la Commission des pensions.

Il est difficile de savoir si les effets possibles de cette manière de procéder sont bien compris, mais, il est facile de se rendre compte que les intérêts des vétérans et de leurs dépendants, ainsi que ceux de l'Etat, peuvent en souffrir. On a pour but de rendre pleine et entière justice aux vétérans et à leurs dépendants, sans perdre de vue les lourdes obligations qui en résultent et qui représentent déjà des déboursés de plus de trente-cinq millions de dollars par année, avec des engagements pour un grand nombre d'années à venir. Il est donc nécessaire d'exercer un contrôle à ces deux points de vue.

Le paragraphe 3 de l'article 8 de la loi des pensions exige que l'octroi ou le refus d'une pension soit approuvé et vérifié par la signature d'au moins un des commissaires. La preuve soumise à cette commission indique qu'à cause du grand nombre de demandes, le document accordant ou refusant une pension est simplement initialé par un membre de la Commission des pensions; cette approbation se résume à une simple formalité dans la plupart des cas et n'est aucunement l'exercice de la discrétion judiciaire.

Les instructions données comportent que dans les cas où il y a divergence d'opinion entre le médecin examinateur local des pensions et le médecin conseil adjoint du bureau chef, la question doit être soumise à la Commission. En pratique, si le médecin conseil adjoint du bureau chef diffère d'opinion avec le médecin examinateur local, il entame la discussion du cas, par correspondance, avec ce dernier et seuls sont soumis à la Commission les cas où le médecin examinateur persiste dans son opinion. Il arrive souvent que ces discussions entre les fonctionnaires locaux et ceux du bureau chef ne portent pas seulement sur des opinions médicales, mais aussi sur des questions de droit et de fait, et, sans vouloir mettre en doute la bonne foi de l'un ou de l'autre, on peut facilement comprendre que le médecin local hésite et souvent n'est pas suffisamment renseigné pour maintenir son attitude en face des déclarations et de l'opinion du bureau chef.

On a démontré qu'un grand nombre de cas de refus de pension n'ont jamais été soumis à la Commission des pensions, ou à un membre de la Commission. De l'avis de la présente commission, ce sont des cas qui auraient dû être considérés conjointement par au moins deux membres de la Commission et dans lesquels la question du droit à la pension aurait dû être étudiée à un autre point de vue que l'aspect exclusivement médical.

La commission est d'avis qu'on aurait dû adopter quelque méthode pour que ces cas difficiles soient portés à l'attention de la Commission des pensions, ou d'au moins l'un de ses membres. Un moyen d'obtenir ce résultat eut été d'exiger que les cas où le médecin conseil adjoint du bureau chef différait d'opinion avec le médecin examinateur local des pensions en premier lieu, fussent soumis à au moins l'un des membres de la Commission des pensions et que tous les cas de demande de reconsidération d'un refus de pension également renvoyés à au moins un des commissaires.

Il est admis que, vu le personnel restreint de la Commission des Pensions, les membres de ce corps ont pu se trouver dans l'impossibilité physique d'entreprendre l'étude de cas additionnels, mais la preuve indique que la Commission des Pensions a exigé qu'on lui réfère des catégories de cas de moindre importance, de l'avis de la Commission, que ceux que nous discutons. Et tout cas, si l'organisation était insuffisante, on aurait dû faire les représentations nécessaires à cet effet.

ASSISTANCE PRÊTÉE AU REQUÉRANT DANS LA REVENDICATION DE SES DROITS

On se plaint de ce que des requérants ont dû faire intervenir une tierce personne ou organisation dans la revendication de leurs droits. On trouve la preuve de cas où une organisation s'est occupée intelligemment et énergiquement d'une réclamation antérieurement rejetée et a finalement réussi; mais la Commission n'est pas prête à déclarer que ceci indique que la Commission des Pensions se trouvait dans le tort. Si cette dernière devait se constituer l'avocat des requérants, on ouvrirait la porte à bien des abus.

La Commission considère que la Commission des Pensions aura à peu près accompli son devoir si elle donne au requérant des renseignements précis et clairs sur les principes d'après lesquels les pensions sont accordées, indique le genre de preuve à produire et, lorsque possible, utilise le personnel disponible pour aider le soldat à réunir et à formuler ces renseignements. Comme on l'a dit ailleurs, dans le cas de refus d'une pension, le requérant a, de plus, droit de savoir exactement ce qui a motivé la décision.

La preuve indique que, dans bien des cas, on n'a pas admis les responsabilités que nous venons d'énumérer. On s'est souvent contenté d'étudier les arguments soumis, sans fournir d'autres renseignements que ceux qui étaient demandés explicitement, et de laisser entendre avec une assurance difficile à comprendre dans certains cas qu'aucune preuve n'avait été produite permettant d'accorder une pension, et laissant au requérant le trouble de découvrir en quoi son cas péchait.

POLITIQUE GÉNÉRALE

La Commission, dans l'étude des questions qui font l'objet de cette enquête, n'a pas oublié les difficultés sérieuses qui entourent l'application de la loi. On comprend très bien que les trois membres de la Commission des Pensions ont, chaque année, à décider d'un plus grand nombre de cas, probablement, que toutes les cours supérieures du Canada réunies, et que ces décisions comportent, comme on l'a déjà dit, non seulement la dépense d'immenses sommes d'argent, mais de lourdes obligations pour l'avenir. Il est difficile d'imaginer un corps public qui remplisse un devoir plus fatiguant et plus onéreux, demandant toutes les qualités, non seulement d'efficacité et d'honnêteté, mais de jugement sain et de grande sympathie. Nous comprenons également que la Commission des Pensions est constamment encombrée de requêtes qui n'ont aucun mérite, ce qui rend nécessaire l'exercice de la plus grande vigilance dans l'accomplissement de son devoir

envers l'Etat. D'un autre côté, elle doit accorder pleine et entière justice à ceux que la loi doit protéger.

La Commission est d'avis que la politique générale de la Commission des Pensions n'a pas toujours tenu compte de la nature particulière de la législation qu'elle était chargée d'administrer. Non pas, comme on l'a souvent prétendu, qu'il y ait eu préméditation de supprimer les droits des requérants, mais elle a soutenu à maintes reprises et catégoriquement, devant le comité parlementaire de 1922 et dans cette enquête, qu'elle n'avait aucune latitude, qu'il s'agissait d'un point de loi seulement, que les mérites d'un cas et la sympathie n'y comptaient pour rien et qu'on ne tiendrait aucun compte de ce qui s'est dit en Chambre, devant les comités parlementaires ou ailleurs. (Voir le procès-verbal du comité parlementaire de 1922, pp. 398, 401, 407, et le dossier, pp. 424, 1281, 1293, 1295, 1296).

De l'avis de la Commission, les circonstances ne justifiaient pas cette attitude. Dans certains cas, la loi pouvait s'interpréter de différentes manières. La Commission des Pensions était non seulement juge de la loi, mais des faits. Le personnel comptait des membres de la profession médicale, de sorte qu'on n'avait pas à accepter les décisions des médecins du dehors; on pouvait en arriver à des conclusions indépendantes sur les questions médicales suivant que le justifiaient les circonstances. La compétence professionnelle de ses membres lui permettait de donner des instructions à ses médecins consultants et au personnel, à l'effet qu'on pouvait admettre certaines présomptions de faits et tirer certaines conclusions dans des circonstances particulières. Nous avons un exemple, relatif à l'article 25 (3), où des instructions de ce genre furent données, dans lequel on a complètement éludé l'interprétation stricte de la loi. Dans un autre cas, le médecin consultant en chef a déclaré que s'il avait vu le requérant, la décision des médecins aurait été changée, de sorte que le cas ne se trouvait pas absolument conforme à la lettre de la loi (1381-2). Bref, les incertitudes médicales, dans bien des cas, permettaient très souvent de conclure de bonne foi à un fait qui empêchait l'application de l'interprétation juste mais stricte du Statut.

De plus, la Commission des Pensions avait préparé et présenté le Statut, et, à plusieurs reprises, ce dernier avait été publiquement expliqué par ou en présence des représentants de la Commission des Pensions, et sa signification avait été expliquée en Chambre par ceux qui étaient chargés du bill et qui auraient été les premiers à voir à ce que des mesures remédiatrices fussent prises pour corriger ces explications si on les avait trouvées inexactes. La Commission des Pensions constituait le seul tribunal quant à l'interprétation et à l'application du Statut et sa décision était finale.

La Commission est d'avis que, dans ces cas, on aurait dû prendre tous les moyens possibles et justes pour préciser l'esprit de la loi, soit en adoptant, si possible, une interprétation différente de la loi, soit en rendant, lorsqu'on le pouvait, des décisions qui empêchaient la trop stricte application de la loi.

La Commission comprend très bien l'objection légale que l'on pourrait soulever contre cette procédure, mais ce ne serait pas là la première fois que des tribunaux judiciaires auraient cru devoir adopter des moyens semblables à cause de l'objet en vue. De fait, un des points contentieux que l'on a soutenus avec le plus de vigueur en faveur de la Commission des pensions a été, parce que la Commission croyait être soutenue par l'opinion publique dans ce cas, d'interpréter, sans hésitation, que la loi de 1919 incluait les hommes licenciés après la déclaration de la paix, bien que la lettre stricte de la loi les excluait. (Dossier, pages 992-1000, 1033, 1240, 3560, 3567, 3608.)

Vu la nature de la léggislation, et l'autorité absolue et finale accordée à la Commission des pensions, on pourrait supposer avec raison que personne n'aurait critiquer sa manière de faire et son interprétation de la loi et des faits, comme

il était entendu que les circonstances extraordinaires le demandaient, si les contradictions flagrantes entre les explications et l'interprétation légale stricte du statut avaient pu être portées à l'attention du parlement pour plus ample considération.

Si les circonstances étaient telles que l'adoption de l'une ou l'autre direction suggérées étaient impossibles, (et la Commission n'est pas prête à dire que tel était le cas), la Commission des pensions aurait alors été sage de s'adresser aux autorités lorsque des contradictions de ce genre se sont présentés, et de faire éclaircir la situation par les représentants reconnus des groupes importants d'anciens soldats. Rien ne pouvait soulever les soupçons et détruire la confiance plus promptement qu'une interprétation des statuts à l'intérieur de ce qui pouvait être considéré à un certain degré, comme une enceinte judiciaire, interprétation qui, une fois promulguée, a été trouvée contraire non seulement à celle de ceux qui se trouvaient affectés mais de ceux qui se sont occupés de la préparation du statut que l'on a interprété.

Le même raisonnement semblait s'appliquer aux décisions que la Commission des pensions auraient souvent à prendre à mesure que les cas se présentent comportant de nouveaux faits ou des situations différentes. L'adoption de règlements établissant des précédents importants et de portée générale, sans les communiquer à personne autre que le requérant et sans les discuter avec les représentants reconnus des catégories affectées, bien que strictement conforme aux droits légaux de la Commission des pensions, devait avoir pour résultat certain la création de malentendus et pouvait facilement peut-être conduire à des abus.

Vu la nature spéciale du sujet et la méthode de centraliser les décisions, ce n'est pas une attitude rigoureusement judicieuse mais plutôt une coopération sympatique qui est essentielle; et, surtout, il faut éviter toute idée d'indifférence et de dissimulation.

Il faut se rappeler que le statut est entouré de conditions bien différentes de celles qui affectent les droits civils ordinaires qu'accorde le parlement. L'interprétation de la législation générale peut toujours être discutée devant le tribunal qui rend la décision. Ces tribunaux sont convenablement répartis dans toutes les parties du pays. Celui qui réclame une pension est loin d'avoir les mêmes avantages d'exposer personnellement ses droits. Tout requérant qui veut comparaître personnellement, ou par l'entremise de ses représentants, pour exposer ses droits, doit venir à Ottawa.

De plus, les décisions qui découlent des lois générales comportent la considération d'avantages commerciaux relatifs qui ne comptent pour rien dans la question des pensions. La loi concernant les pensions et l'application de cette loi sont toujours basées sur l'intention et le désir d'accorder, sans aucune idée de restriction, toutes les promesses faites spontanément à une époque où le pays et le soldat ne parlaient ni de termes ni de conditions.

SIXIÈME PARTIE

CONCLUSION

La Commission a essayé de résumer dans les divers chapitres de ce rapport ses conclusions sur les questions étudiées. Les faits et les circonstances qui les accompagnent sont trop nombreux et trop compliqués pour permettre de les résumer suffisamment sans répéter une grande partie de ce qui a déjà été dit.

Conséquemment, la Commission réfère aux récapitulations et aux conclusions que l'on trouvera aux divers chapitres de ce rapport traitant des:

Plaintes relatives à l'article 11 de la Loi des pensions (deuxième partie);

Plaintes relatives à l'article 25 (3) de la Loi des Pensions (troisième partie);

Plaintes relatives à la Loi d'assurance des vétérans (quatrième partie);

Plaintes relatives à la politique générale et au mode d'administration (cinquième partie).

On se propose maintenant d'exposer les circonstances qui ont entouré l'expédition du télégramme qui fait le sujet de cette enquête et de résumer brièvement, avec les références ci-dessus, les diverses questions que soulève le télégramme.

Depuis quelques années, il était d'usage, à la Chambre des Communes, de nommer un comité parlementaire spécial pour s'occuper des questions de pensions et de rétablissement. M. C. E. MacNeil, secrétaire du bureau chef de l'Association des Vétérans, avait obtenu le privilège d'assister aux séances de ces comités et de rendre témoignages, de faire des suggestions, et, en certains cas, de poser des questions. Les sujets traités se rapportaient surtout à la législation, (à la loi originelle ou à des amendements) relative aux questions qui affectent les vétérans et leurs dépendants. La législation sur les pensions était généralement présentée par la Commission des pensions et il était d'usage, lorsqu'on traitait de questions concernant les pensions, de faire comparaître les membres de la Commission des pensions et leurs représentants devant le comité pour rendre témoignage sur les lois actuelles et pour expliquer l'effet de toute nouvelle législation projetée. M. MacNeil a comparu devant les comités parlementaires spéciaux de 1919, de 1920 et de 1921 et a entendu les déclarations faites et les explications données relativement à la législation que mentionnent les parties précédentes de ce rapport.

M. MacNeil a comparu devant le comité de 1922 comme le représentant officiel et le président du comité législatif de l'Alliance des Vétérans du Dominion comprenant six organisations, savoir, l'Association des Vétérans de la Grande Guerre du Canada, les Vétérans de l'Armée et de la Marine, l'Association des Vétérans tuberculeux, la Grande Armée des Vétérans Unis, la Légion canadienne et les Vétérans impériaux du Canada.

L'Association des Vétérans s'était occupée depuis plusieurs années d'aider les vétérans dans la représentation et la défense de leurs droits à une pension. A l'automne de 1921, l'association a inauguré une campagne de grand nettoyage dans le but de faire un dernier effort pour obtenir au bénéfice de tous les cas qui le méritaient un règlement favorable et final. M. MacNeil a eu à passer en revue des milliers de réclamations et par suite de la correspondance échangée

relativement à ces cas il a été au courant de la règle de conduite adoptée par la Commission des pensions en tant qu'il a pu s'en rendre compte par la manière que ces réclamations ont été réglées.

Au milieu de l'année 1921, et dans les premiers mois de 1922, le nombre de plaintes des réclamants augmenta sensiblement, et M. MacNeil devint persuadé que la Commission des penslons faisait preuve d'une plus grande sévérité dans l'exercice de ses fonctions. Des cas furent soumis à la Commission des pensions dans le but d'obtenir des décisions précises afin de connaître les principes qui faisaient la base de ses décisions..

On a constaté qu'il était exigé qu'une certaine catégorie d'anciens soldats, et leurs dépendants, se trouvaient dans l'obligation de prouver que l'invalidité ou le décès au sujet duquel la réclamation était faite était " attribuable au service militaire " et non simplement survenu " au cours du service militaire ". La partie II du présent rapport contient les détails complets concernant ce qui précède.

La loi de l'assurance des soldats revenus fit naître une autre situation. La coutume avait toujours été suivie d'assurer tout ancien soldat sans égard à l'état de sa santé s'il présentait sa demande avant le 1er septembre 1922, et cela était conforme à la loi, telle que M. MacNeil n'interprétait, de même qu'aux explications données en comité parlementaire lorsque la loi a été adoptée. Vers la fin de 1921, ou au commencement de 1922, M. MacNeil constata, grâce aux plaintes qui lui avaient été adressées, que la Commission des pensions, chargée de l'administration de la loi, imposait de nouvelles conditions; elle exigeait un examen médical pour ceux qui étaient malades, et dans le cas d'un postulant atteint d'une maladie sérieuse, au lieu d'accepter sa demande, elle la référait au ministre avec la recommandation qu'elle soit refusée. La seule exception à cette règle était faite en faveur du soldat dont les bénéficiaires proposés étaient actuellement dans un état de dépendance et dont la maladie avait été causée par une invalidité de guerre. La partie IV du présent rapport contient une description complète de la situation en ce qui concerne l'assurance des soldats.

On a constaté aussi ce que l'on a cru être l'adoption d'une nouvelle règle que la Commission des pensions a inaugurée dans les cas des demandes de pension faites par les soldats qui ont fait du service en France et qui lors de l'enrôlement étaient frappés de quelque invalidité. La règle suivie, ainsi que l'A.V.G.G. l'a compris et tel que l'explique une annotation en marge de la loi préparée et distribuée par la Commission des pensions, était celle-ci: lorsqu'un homme a fait du service en France il est pensionnable pour toute invalidité dont il est atteint au moment de sa réforme ou libération à moins qu'il ne soit prouvé que lors de son enrôlement il avait une invalidité qui était alors visible à un profane, était congénitale, ou avait été intentionnellement cachée. La règle soi-disant nouvelle exige que pour avoir droit à une pension cet homme devra établir que son invalidité d'avant-guerre a subi une aggravation au cours du service militaire, et de plus, si après avoir été porté au nombre des pensionnés de guerre ce soldat voyait son invalidité diminuer à un degré tel qu'elle ne serait pas plus prononcée que lors de son enrôlement il perdrait tout droit à sa pension.

Autant que pouvait le savoir M. MacNeil, il n'y existait aucun règlement écrit ou précis relativement à ces changements ou à aucun d'entre eux, et c'est en travaillant activement au règlement des cas individuels qui lui furent confiés qu'il a pu constater ces changements. Au cours de sa mission il s'est rendu compte que non seulement certaines décisions spéciales étaient rendues dans des cas particuliers, mais que, de plus, il semblait y avoir dans la politique suivie

par la Commission des pensions une modification radicale et fondamentale dont il ne pouvait mesurer ou définir le caractère ni l'étendue.

Vers le mois de mars ou d'avril 1922, M. MacNeil eut des entrevues avec la Commission des Pensions et quelques-uns des médecins-conseils adjoints, dans le but d'obtenir une explication définitive sur les agissements de la Commission au point de vue de ce qui lui semblait être une orientation tout à fait nouvelle, mais il déclare que les renseignements obtenus manquaient de certitude et de précision et péchaient du côté de la logique.

Aux mois d'avril et de mai 1922, M. MacNeil se décida à soumettre ces questions à l'attention du comité parlementaire. Et dans le cours du mois de mai il reçut par le courrier un document censé être une règlement de la Commission des pensions édicté le 29 septembre 1921 qui traitait particulièrement de la question des invalidités d'avant-guerre et donnait les termes précis et non équivoques de la règle nouvellement adoptée que l'on vient de discuter. C'était bien la première preuve claire qui venait en sa possession que cette règle avait l'approbation officielle était observée sous l'autorité d'un règlement élaboré et écrit de la Commission. Ce règlement avait été envoyé à l'une des unités pour montrer sur quelle autorité se basaient les quartiers généraux dans le cas d'une décision rendue concernant une demande individuelle, savoir, que l'invalidité d'un soldat ayant été réduite à un degré non supérieur à celui de son invalidité lors de son enrôlement, la pension doit être révoquée. M. MacNeil savait bien que l'opinion générale des médecins est qu'il est pratiquement impossible de faire une distinction entre l'aggravation pendant le service et l'invalidité elle-même, et la règle suivie, ainsi qu'il le comprenait, avait été d'accorder une pension pendant toute la durée de l'invalidité.

M. MacNeil devint persuadé que ce Règlement qui avait été fait huit mois auparavant, mais qui ne lui avait jamais été communiqué, le confirmait dans ses doutes que la Commission procédait à faire des changements d'une manière clandestine. Il s'ouvrit de ses craintes au président du comité parlementaire spécial de 1922, M. Marler, M.P., qui chercha tout le temps à tirer la situation au clair et préparer la voie pour des entrevues entre M. MacNeil et les représentants de la Commission des Pensions.

Au cours de ces entrevues M. MacNeil ne révéla point qu'il connaissait le règlement du 29 septembre 1921, et bien que la question qui était le motif du règlement susdit ait été l'une des principales matières à discuter entre M. MacNeil et les représentants la Commission des Pensions ces derniers n'en firent aucunement mention.

Le 12 juin 1922, M. MacNeil adressa une copie du règlement à M. Marler avec la lettre suivante:

12 juin 1922.

M. Herbert Marler, M.P.,
Président du Comité parlementaire spécial,
Pensions-Assurance et Rétablissement,
Chambre des Communes, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la copie ci-jointe d'une lettre-circulaire émise par la Commission des Pensions traitant de la question des invalidités d'avant-guerre, etc., et édictant des règlements indiquant un changement de politique.

Notre Association m'a chargé de protester le plus vigoureusement contre le changement de politique indiqué. J'ai déjà eu l'occasion de démontrer au sous-comité des pensions l'effet désastreux de toute politique de cette nature. Nous entretenons le ferme espoir que le comité n'ira pas couvrir de son approbation tout mouvement qui aurait pour effet d'enlever aux anciens soldats des bénéfices qui leur étaient déjà assurés.

J'ai communiqué par le télégraphe avec tous les commandements provinciaux de notre association et l'opinion générale est unanime que la conduite de la Commission des Pensions aura pour effet de commettre une injustice sérieuse à un grand nombre de ceux qui comptent déjà au nombre des pensionnaires de l'Etat. Sans l'ombre d'un doute c'est là une violation directe de contrat et c'est ainsi que l'interpréteront toutes les unités des anciens soldats organisés.

Des difficultés peuvent se présenter au point de vue d'accorder de nouveaux avantages pour le rétablissement des anciens soldats. Cependant il n'y a assurément aucune justification pour une réduction de cette nature.

Veuillez agréer, Monsieur,
l'expression de mes sentiments dévoués,

C. G. MACNEIL."

Une copie de cette lettre de même que du Règlement a été aussi envoyée à tous les membres du comité. M. MacNeil avait déjà attiré l'attention du comité sur l'effet de ce qui lui paraissait un changement de politique à cet égard, comme le prouvaient les cas individuels qui lui ont été soumis.

Sur le reçu de la lettre qui précède M. Marler ménagea immédiatement une conférence, à laquelle il assista, entre M. MacNeil et le Médecin-conseil en chef et le secrétaire de la Commission des Pensions, et à cette entrevue les officiers de la Commission des Pensions ont maintenu que le règlement contenu dans la lettre-circulaire n'était qu'une déclaration du principe qui avait toujours été suivi; et M. MacNeil prétendait positivement tout le contraire. Aucune entente n'a été possible et grâce de nouveau aux bons offices de M. Marler une autre entrevue fut proposée entre M. MacNeil et le président de la Commission des Pensions pour le 12 juin dans la soirée.

A cette conférence le président de la Commission des Pensions prit la position positive que la décision contenue dans le règlement en question était la cristallisation de la pratique continuelle de la Commission, et comme M. MacNeil référait à ce qui avait été dit devant les comités parlementaires en ce qui concernait leur intention sous ce rapport, le président fit comprendre très expressivement, nous dit M. MacNeil avec ironie, qu'il n'avait pas le moindrement à s'occuper de ce qui s'était passé devant les comités parlementaires. Plus tard, M. MacNeil eut positivement connaissance d'au moins trois cas au sujet desquels cette décision avait été directement appliquée, bien qu'il ait obtenu de la bouche du Médecin-conseil en chef la déclaration que la décision à toutes fins que de droit était ineffective parce qu'il ne se trouverait pratiquement jamais un cas où il serait possible de dire, au point de vue médical, tant qu'il subsistera un vestige d'invalidité, que la partie de l'invalidité développée au cours du service est disparue.

Le 14 juin 1922, M. MacNeil fit rapport dans une lettre à M. Marler du résultat peu favorable de son entrevue avec le président de la Commission des pensions. Et c'est dans les détails qu'il s'étend sur ce qu'il considère comme un manque de bonne foi de la part de la Commission des Pensions en ignorant, comme il l'allègue, les garanties qui avaient été données devant les comités parlementaires en ce qui concerne les hommes licenciés des T.E.C., de même que leurs dépendants, maintenant obligés de faire la preuve du décès ou de l'invalidité "attribuable au service" au lieu de prouver simplement que l'invalidité avait été contractée ou le décès était survenu "au cours du service", et aussi relativement aux questions motivant le Règlement du 29 septembre 1921. De plus, M. MacNeil envoya un mémorandum contenant des citations prises

dans le procès-verbal des séances des comités parlementaires indiquant ce qui avait été dit et allégué quant à l'application et à l'effet de ces dispositions dans la loi.

M. Marler fit encore un autre effort au cours d'une autre entrevue entre lui-même et les représentants de la Commission des Pensions, mais le résultat a été nul.

De temps à autre M. MacNeil faisait rapport à ceux dont il était le représentant les avisant de la découverte du Règlement du 29 septembre 1921 et des démarches qu'il entreprenait. Apparemment il était convaincu que ses efforts des sessions précédentes en vue d'obtenir certaines mesures favorables aux intérêts des soldats revenus allaient être rendus inutiles par le fait des décisions secrètes de la Commission des Pensions, et vu l'urgence de la situation parce que le comité devait présenter son rapport à la Chambre le lendemain; M. MacNeil crut qu'il ne lui restait plus qu'un seul espoir pour obtenir justice: celui d'une publicité immédiate et retentissante, et il expédia la dépêche télégraphique qui fait le sujet de la présente requête.

Le télégramme a été publié le 15 juin 1922. Immédiatement M. Marler convoqua une autre réunion du comité parlementaire spécial pour le 15 juin au soir; et à cette réunion les questions mentionnées dans la dépêche ont fait le sujet d'une enquête. M. MacNeil a été rappelé pour s'expliquer. Les officiers et les membres de la Commission des pensions ont été aussi appelés. Puis le comité finalement adopta la recommandation de nommer une commission pour faire une enquête sur toute la question.

La masse de renseignements obtenus au cours de cette enquête préliminaire nécessairement brève, mais conduite tout de même de manière à éclaircir les choses, de même que les rapports et les procès-verbaux, au complet, du présent comité parlementaire et des comités antérieurs ont fourni une base solide pour le travail de la présente enquête et du rapport qui en est le résultat.

Reste à indiquer, sans donner de détails ni ajouter des considérants explicatifs, seulement les faits les plus saillants et les principales conclusions concernant les diverses questions mentionnées dans le télégramme. Pour bien saisir notre idée il faut référer aux parties précédentes de ce rapport sans quoi il pourrait en résulter une impression incomplète et peut-être erronée.

M. MacNeil a expliqué au comité parlementaire et à cette Commission que ce qu'il voulait dire par son idée de " complot " et " conspiration " c'était " l'action en commun " de la part de la Commission des pensions et des médecins-conseils adjoints, aux quartiers généraux, à fabriquer des règlements, non communiqués au public, qui portaient préjudice aux droits des anciens soldats. Cependant, ces expressions doivent s'interpréter comme elles le seraient par le public qui les lit, et la Commission considère que les mots " méprisable ", " conspiration ", " prémédité " et " complot " impliquent une intention malhonnête et des motifs répréhensibles.

Il a été admis dans l'argumentation en faveur de l'A.V.G.G. qu'elle n'avait aucune preuve que la Commission des pensions ait comploté ou machiné, dans le sens défavorable de ces termes, dans le but de déterminer les conditions dont on s'est plaint, mais on a allégué que les circonstances telle que les connaissait alors M. MacNeil le justifiait d'en arriver à la conclusion qu'il a tirée de tous ses renseignements. L'A.V.G.G., dans la défense de ses allégués, prétendait qu'on avait fait preuve d'un " mépris excessif " ou d'une " suprême indifférence " au sujet des droits des soldats. Mais lors même que ces éléments fussent présents ils pourraient comporter une négligence coupable et inqualifiable, mais ils seraient loin de supporter l'imputation contenue dans le télégramme qui exprimait quelque chose de beaucoup plus fort et serait interprété par le public comme

une accusation que la Commission des pensions avait agi positivement de propos délibéré dans le dessein formel de frauder les anciens soldats et leurs dépendants.

Ainsi qu'on l'a déclaré dans l'introduction au présent rapport la Commission conclut que l'A.V.G.G. n'a pas pas réussi à prouver ses accusations de conspiration, complot, préméditation ou toute autre imputation d'intention injuste de la part de la Commission des pensions en matière des droits des anciens soldats.

La prétention que certains anciens soldats ont été privés des droits qui leur avait été concédés par le Parlement est soutenue. Voir la partie II du présent raport. Subordonnément audit renvoi, et simplement dans le but de donner une indication générale, mais non détaillée, de la matière à laquelle il est référé dans cette partie du rapport, on peut dire que les droits censés tomber dans cette catégorie sont ceux de certains hommes et de certains dépendants qui, sous l'autorité de l'article II de la Loi des pensions de 1919, devaient avoir droit à une pension pour invalidité ou décès " survenus au cours du service militaire " lors même qu'ils ne seraient pas " attribuables au service militaire ". Il y a aussi certains points dans l'administration générale et dans les méthodes de la Commission des pensions qui ont eu pour effet de porter préjudice aux droits établis des anciens soldats et il en est question dans la partie V du présent rapport.

La prétention contenue dans le télégramme que des "prévilèges établss" ont été annulés est justifiée, selon l'opinion de la Commission, par les circonstances décrites ci-après. Cette expression réfère brièvement aux ententes précises concernant l'interprétation des dispositions de la loi ainsi que la manière dont ces mêmes dispositions pourraient être appliquées. Ces ententes avaient été formulées sous la forme d'explications et de garanties données en présence des divers comités parlementaires et au Parlement et reconnues et mises en pratique par la Commission des Pensions. En somme, les lois viseée sont l'article II de la Loi des pensions de 1919 et ses modifications de 1920, la Loi de l'assurance des soldats revenus et l'article 25 (3) de la Loi des pensions. Considérons maintenant un peu la situation relativement à chacune de ces lois.

Au sujet de l'article 11 de la Loi de 1919, la Commission des pensions a assumé par erreur une interprétation que la Commission estime comme non justifiée par le statut et qui n'était pas non plus conforme à l'explication qui en a été donnée à la Chambre des Communes. A la suite de cette interprétation elle proposa et fit adopter les modifications de 1920 et laissa entendre que les hommes licenciés des T.E.C. et leurs dépendants ne seraient pas atteints par ces changements; et lorsqu'il fut constaté que la loi portait préjudice à ces droits si on lui donnait une interprétation rigoureuse, la Commission des pensions, possédant toute autorité finale et exclusive concernant la loi et les faits, n'a pas adopté une interprétation, comme elle pouvait le faire, par laquelle ces droits pouvaient être maintenus, ni a-t-elle adopté, dans l'alternative, un autre moyen qui lui restait, celui de soumettre la situation à l'attention de ceux qui possédaient l'autorité voulue pour recourir à telles mesures remédiatrices qui leur sembleraient indiquées, et interpréta et appliqua la loi rigoureusement comme elle s'en croyait justifiée par le texte même du statut, avec le résultat que ces droits ont été abolis. Et en effet, bon nombre de postulants,—et particulièrement des dépendants,—se sont déjà vu refuser une pension et ceux qui sont dans le même cas verront leurs demandes refusées à mesure qu'elles seront présentées. Référer à la Partie II du présent rapport.

En ce qui concerne la Loi de l'assurance des soldats revenus l'effet de ce qu'on a laissé entendre lorsque la loi a été adoptée était que, vu que les demandes pour l'assurance ne seraient plus acceptées après le 1er septembre 1922, les

qualifications concernant l'état de santé seraient ignorées. La publicité entreprise par la Commission des pensions et la règle qu'elle a ultérieurement suivie pendant une période prolongée a été en tout conforme à cette entente. En dépit de ces faits, au mois de janvier 1922, la Commission des pensions crut qu'il était de son devoir—en vue de la perte financière soi-disant inattendue impliquée,—sans aucun avis préalable et sans publicité, de prendre l'initiative et d'insister pour la confirmation d'un règlement exigeant certaines qualifications concernant l'état de santé, ce qui a eu peur effet de faire refuser les demandes d'un grand nombre de postulants qui auraient été éligibles sous l'autorité de l'entente originale. Ce règlement a été ultérieurement approuvé en partie parle ministre, et plus tard certains règlements édictés par la Commission des pensions à l'effet d'établir ce principe d'une manière encore plus générale ont été dans une grande mesure incorporés par le Parlement dans le Statut, mais l'application d'une partie des règlements a été différée de six mois par le Parlement et toute la Loi fut assujettie à un délai d'une année. Voir la Partie IV du présent rapport.

Ce que l'on reproche à la Commission des pensions relativement à l'interprétation de l'article 25 (3) ayant trait aux invalidités d'avant-guerre, c'est qu'elle a, sans avis préalable et en secret, adopté et édicté, le 29 septembre 1921, une résolution contenant une interprétation de l'article susdit. Cette résolution, au point de vue de son interprétation strictement légale a été confirmée par l'opinion subséquemment donnée par le ministère de la Justice en juin 1922. Cette opinion exprimait de plus, la remarque que dans un cas l'interprétation de la Commission des pensions était plus favorable au postulant que ne le justifiait le texte de la loi. Cependant, cette interprétation, faisait exclusion d'une catégorie de postulants qui avait été clairement comprise dans l'explication donnée par le président du comité parlementaire à la Chambre des Communes lorsque la loi fut adoptée en 1919, et qui avait été aussi clairement comprise dans les annotations émises par la Commission des pensions elle-même peu de temps après. Ces annotations émises par la Commission des pensions constituaient la seule autorité sur laquelle était basée l'interprétation de cet article jusqu'au 29 septembre 1921. Mais effectivement, cette interprétation impose une autre restriction en ce qui concerne certains postulants qui ne sont pas exclus sous l'autorité de l'article 25 (3). Cette même interprétation a aussi servi de base à l'imposition d'un autre règlement contenue dans la même résolution qui avait pour effet de restreindre davantage les droits des postulants. Mais on a du obvier aux conséquences de ce dernier règlement comme le prouvent les instructions qui ont été données ultérieurement. Le règlement du 29 septembre permet d'exclure un grand nombre de cas sur le rapport des médecins. Voir la Partie III du présent rapport.

La déclaration de la Commission des pensions devant les comités parlementaires, savoir, que le postulant avait le bénéfice de tout doute raisonnable, n'est pas conforme aux faits tel que constaté dans une forte proportion des cent et quelques cas soumis à la Commission d'enquête. Voir la Partie V du présent rapport. D'autres cas mentionnés dans la preuve indiquent que l'expression "visible", dans les exceptions à l'article 25 (3), serait effectivement interprétée par la Commission des pensions comme devant exclure une catégorie plus nombreuse de cas que ne le comportait la définition qu'elle avait donnée elle-même de ce mot devant les comités parlementaires. Voir la Partie III du présent rapport.

Subordonnément à ce qui est exprimé ci-après la prétention qu'il y a eu "dissimulation délibérée de règlements secrets concernant les pensions et l'assurance en violation directe des intentions du Parlement" n'est pas soutenue.

La question de préméditation a déjà été réglée dans la négative. Le mot règlements est pris dans son sens large comprenant les déclarations et les décisions de principe et de règle. Dans un sens, les règlements concernant la Loi de l'assurance des soldats revenus et l'article 25 (3) de la Loi des pensions étaient d'un caractère secret sans toutefois impliquer une dissimulation répréhensible. Dans certains cas individuels les décisions étaient rendues en se basant sur les principes posés dans ces règlements, mais sans référence à l'existence de règlements eux-mêmes. Le caractère secret de ces règlements résultait du fait des considérations suivantes: (*a*) On enlevait ainsi toute occasion d'entendre les représentations qui pouvaient être faites en faveur des classes qui seraient atteintes par ces règlements avant leur adoption; (*b*) ces règlements et ces décisions ont été adoptées avant d'avoir la certitude que leur signification et leur application avaient été comprises d'une manière générale et uniforme permettant aux postulants d'avoir une connaissance exacte des principes d'après lesquels cas étaient envisagés; (*c*) on n'a pas donné à ces règlements la publicité que la Commission d'enquête estime comme étant essentielle dans les circonstances, surtout en vue du fait que ces règlements constituaient des réserves et des restrictions apportées aux principes généraux plus larges de l'interprétation et des règles auxquelles on avait donné une grande publicité.

Le tout tendait à entourer l'administration de la Loi des pensions d'une atmosphère de secret et de mystère génératrice de malentendus et de suspicion. Quant à établir que ces règlements constituent "une violation directe de l'intention du Parlement", la Commission ne peut arriver à cette conclusion, entendue comme législation, pour ce qui touche à l'article 25 (3). En matière de la Loi d'assurance des Vétérans, la Commission juge que, malgré l'existence de pouvoirs discrétionnaires relatifs à un refus à apposer aux demandes dans des cas individuels au fur et à mesure de leur soumission, l'existence d'un usage général prescrivant un examen médical et en faisant une condition de priorité à la mise à l'étude d'une certaine catégorie de cas futurs, ne concordant pas avec les intentions du Parlement telles qu'indiquées dans le statut. Allusion est faite aux parties trois et quatre de ce rapport.

La preuve justifie l'allégation que la "pratique" de la Commission des pensions a été "dénuée de sympathie" dans son attitude, sur la nature des fonctions de la Commission des pensions, par une interprétation et une application strictes de la loi, de même que par le développement graduel de ce que l'on pourrait appeler les empiètements sur des droits et avantages censément établis et par des déclarations générales ouvertes de principe et par l'usage. Allusion est faite aux parties deux, trois et quatre de ce rapport. L'absence de sympathie apparaît également dans les exigences imposées aux candidats dans un certain nombre des cas examinés, si tant est que l'on puisse les considérer comme typiques relativement à l'attitude générale adoptée, or rien n'est venu montrer que ces cas constituent des exemples exceptionnels de décisions erronées. L'expression "sympathie" ne veut pas dire, chez les membres de la Commission, une sentimentalité pouvant obnubiler le jugement mais bien un exercice de ce jugement qui ne perd de vue ni l'esprit ni la lettre d'une législation de cette nature. La question a été développée dans la partie cinq de ce rapport auquel il est fait allusion, à l'endroit où est désignée l'attitude que la Commission considère comme juste, où se trouve également discutée la nature des fonctions de la Commission des pensions, en sus de celles du tribunal judiciaire ordinaire.

L'allégation à l'effet qu'il existait une "tentative délibérée" de la part de la Commission des pensions à l'effet de "déguiser les faits devant le comité parlementaire" n'est pas approuvée. On confond évidemment ce qui s'est produit au sein du comité parlementaire avec les incidents survenus au sein de conférences sans caractère officiel, alors qu'il s'est fait des déclarations à l'effet que

la minute du 29 septembre 1921 ne changeait rien à l'usage établi. Mais vu la variété des idées entretenues sur ce qu'était en réalité l'ancien usage, si tant est qu'il en existât; vu également la diversité des avis exprimés (erronément, cependant, au dire de la Commission) sur le pauvre effet de cette minute, la Commission considère que les déclarations faites à ces conférences sans caractère officiel l'avaient été de bonne foi. Allusion est faite à la partie cinq de ce rapport.

L'allégation que des "droits basiques" ont été affrontés ne constitue qu'une répétion des allégations déjà examinées.

La preuve maintient la prétention qu'il y a eu "sévérité croissante" à partir du milieu de l'année 1921, mais cela ne comporte pas nécessairement une sévérité "injuste", et il fallait s'attendre à plus de prudence à mesure que la période entre la fin de la guerre et la demande de pension tirait à sa fin. La preuve d'une sévérité croissante se trouve surtout dans la manière d'agir de la Commission des pensions, dans sa stricte interprétation du statut, et dans le fait qu'elle a méconnu le principe sur lequel on s'est basé pour adopter cette législation. Toutes ces questions sont étudiées dans les parties deux, trois et quatre et, quant aux questions auxquelles on a fait allusion, elles sont pleinement étudiées dans la partie cinq de ce rapport.

Tandis que rien ne justifie les accusations de mauvaise foi et le langage exagéré employé dans le télégramme, à la lumière de la preuve maintenant entre nos mains, le télégramme a été publié après une accumulation de circonstances qui auraient bien pu avoir fait naître la conviction que l'on avait inauguré secrètement un système tendant à méconnaître les droits. La Commission croit que le télégramme a été publié de bonne foi et en dernière ressource à la suite d'efforts prolongés dans le but de faire maintenir ou de restituer ces droits ou ces privilèges soi-disant reconnus.

D'un autre côté, on a déjà fait allusion aux lourdes responsabilités de la Commission des pensions. Il est évident qu'elle n'avait absolument rien à gagner en refusant les pensions. Elle aurait pu s'attirer de la popularité et rendre sa besogne plus facile en prenant une attitude moins déterminée et moins zélée et en suivant un programme moins sévère. La Commission est convaincue que la Commission des pensions a agi de bonne foi et dans l'exercice de ce qu'elle croyait être son devoir. Ce qui se prête à une forte critique de la part de la Commission c'est le fait que la Commission des pensions a accordé trop d'importance à l'idée que ce devoir était (comme elle le dit dans son factum) celui d'un dépositaire de fonds publics. Cette fonction n'était, après tout, que secondaire au devoir de la Commission en tant que gardienne des droits et des bénéfice que le Canada voulait accorder aux anciens soldats et à leurs dépendants. Tandis que, dans certains cas, il était difficile de déterminer l'étendue exacte de ces droits et de ces bénéfices à l'aide de la loi elle-même, il existait des motifs sérieux que, de l'avis de la Commission et pour les raisons déjà données, la Commission des pensions n'aurait pas du négliger.

Finalement, pour récapituler l'opinion de la Commission quant aux *mesures remédiatrices*.

1. *Relatives à l'article 11 de la Loi des pensions,* la Commission est d'avis que l'on devrait adopter une mesure permettant:—

(*a*) Le paiement de pensions aux dépendants des membres licenciés des forces expéditionnaires dans les cas où le décès s'est produit depuis le 1er septembre 1920 et est attribuable au service. Cette catégorie comprendra automatiquement les dépendants qui se sont vus refuser une pension à cause de l'erreur dans la date de la déclaration de la paix; et il ne faut pas oublier que si la mort est due à une invalidité qui n'a pas duré pendant toute la guerre, et si on accepte la recommanda-

tion qui suit quant aux "cas de récidive", les dépendants, dans ces cas, devraient avoir droit à une pension et on devrait prendre des dispositions à cet effet.

(*b*) Le paiement de pensions dans tous les "cas réels de récidive" que l'on a refusés (pourvu que l'article 13 ne les exclut pas), et l'adoption d'une politique précise pour l'avenir relativement à ces cas, basée sur une période déterminée (d'après l'avis médical) pendant laquelle on peut raisonnablement dire que toutes les invalidités attribuables au service auraient dû apparaître. Il semble que l'article 13 de la loi, fixant la limite de temps pour les demandes de pensions a été adopté dans ce but.

2. *Relatives à l'article 25 (3) de la Loi des pensions.*

(*a*) Vu le doute dans lequel se trouve la Commission à savoir si l'interprétation que l'on trouve dans le procès-verbal de la Commission des pensions du 29 septembre 1921 (exigeant le droit à une pension en vertu de l'article 11 avant d'y avoir droit en vertu de l'article 25 (3), était de fait prévue et voulue lors de l'adoption du statut, la Commission est d'avis que l'effet de cette interprétation devrait être porté à l'attention du Parlement pour qu'il prenne les mesures qui conviennent;

(*b*) La Commision. croit, en outre, que, vu les circonstances précédemment exposées relativement à l'application de la section B du procès-verbal du 29 septembre 1921, tous les cas tombant sous l'empire de l'article 25 (3) dans lesquels la pension a été discontinuée pour la raison que l'aggravation ou l'augmentation d'invalidité résultant du service a cessé ou est disparue, devraient être revisés et réglés conformément à la décision formulée dans les instructions générales du 26 juin 1922.

3. *Relativement à la Loi d'assurance des vétérans:*—La Commission est d'opinion qu'on devrait prendre des dispositions pour:—

(*a*) Reviser toutes les propositions dont on aurait disposé différemment si la recommandation du comité parlementaire de 1920, approuvée par la Chambre des Communes, avait été suivie (cette recommandation suggérait, qu'en l'absence de fraude, la police entre en vigueur dès le moment de l'approbation de la proposition et la réception de la prime), et pour la revision, de ces cas se fasse comme si les règlements mentionnés dans ladite recommandation avaient été formulés et appliqués;

(*b*) Reviser toutes les propositions rejetées depuis l'inauguration de la pratique mentionnée dans la lettre de la Commission des pensions adressée au ministre, le 16 janvier 1922, et jusqu'au 1er juillet 1922, excepté dans les cas de blessures volontaires, de conduite immorale ou de proposition frauduleuse, et d'émettre des police dans tous ces cas;

(*c*) Payer l'assurance, dans le cas des propositions affectées par les recommandations (*a*) et (*b*), dont le proposant est décédé, tout comme si la police avait été émise et délivrée du vivant du proposant.

Le tout est respectueusement soumis.

J. L. RALSTON,
Président.
WALTER McKEOWN,
Commissaire.
A. E. DUBUC,
Commissaire.

Février 1923.

COMMISSION ROYALE

SUR

LES PENSIONS ET LE RÉTABLISSEMENT

PREMIER RAPPORT INTÉRIMAIRE SUR LA DEUXIÈME PARTIE DE L'ENQUÊTE

Avril, 1923

Traduit de l'anglais

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

TABLE DES MATIÈRES

A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Nous, les Commissaires nommés par Commission Royale datée le 22 juillet 1922, émise sous l'autorité de l'arrêté en conseil C.P. 1525 de la même date aux fins de faire enquête et rapport concernant:

> Premièrement, les matières qui ont motivé les plaintes faites par certains officiers de l'Association des vétérans de la Grande Guerre telles que décrites dnas un certain télégramme; et
>
> Deuxièmement, certaines questions afférentes aux pensions, au traitement médical et aux besoins des anciens membres de l'armée canadienne et de leurs dépendants en matière de rétablissement;

avons l'honneur de présenter à Votre Excellence en conseil notre premier rapport intérimaire sur la deuxième partie de ladite enquête constituant le rapport n° 2 de la commission.

La description des attributions des commissaires au sujet de cette deuxième partie de ladite enquête est conçue dans les termes suivants:

> "1. Etudier et soumettre certaines suggestions concernant la procédure à suivre par les anciens membres des Troupes Expéditionnaires Canadiennes qui désirent présenter une demande de pension ou de traitement médical, ou soumettre un appel d'une décision quelconque rendue en matière de pension ou de traitement médical.
>
> 2. Recommander les moyens qui auront pour effet de garantir l'adoption de dispositions convenables en faveur des anciens membres de l'armée et de leurs dépendants qui sont placés dans une situation particulièrement désavantageuse en raison de leur service militaire, en conformité des présentes recommandations pour lesquelles cependant les dispositions légales nécessaires n'ont pas encore été adoptées.
>
> Pour les fins susdites la commission devra:
>
> 1. Faire le relevé des besoins actuels des anciens soldats canadiens et de leurs dépendants en matière de rétablissement.
> 2. Examiner les données utilisables concernant certaines phases de l'enquête parlementaire susceptibles d'être plus complètes.
> 3. Obtenir les renseignements nécessaires concernant l'adoption de dispositions convenables en faveur des classes d'anciens soldats décrites à l'article 7, chapitre 2 du rapport du comité.
> 4. Faire enquête au sujet des fonds de cantine.

Vu les nombreuses dépositions qui ont été entendues, vu l'importance et la variété des sujets qui ont été étudiés, c'est notre opinion que probablement la meilleure disposition à faire des matières impliquées c'est de ne pas attendre jusqu'à la fin de l'enquête pour présenter un rapport final et complet mais de préparer plutôt et de soumettre de temps à autre des rapports intérimaires qui traiteraient des divers sujets par groupes et en tenant compte pour l'ordre à suivre de l'urgence des probliêmes étudiés. Relativement à certaines questions nous n'avons pas terminé notre travail et il nous faut encore d'autres renseignements.

Pour plus de commodité ce premier rapport intérimaire est divisé en cinq parties, comme suit:

Première partie.—Introduction.

Deuxième partie.—Procédure à suivre pour demandes de pension et de traitement.

Troisième partie.—Appels des décisions en matière de pension ou de traitement médical.

Quatrième partie.—Assurance des soldats de retour. (Loi de l')

Cinquième partie.—Emploi des soldats désavantagés.

COMMISSION ROYALE

SUR

LES PENSIONS ET LE RÉTABLISSEMENT

RAPPORT

DE LA

DEUXIÈME PARTIE DE L'ENQUÊTE

PREMIÈRE PARTIE

INTRODUCTION

Au mois de novembre 1922 (immédiatement après les audiences de la première partie de l'enquête concernant les plaintes contenues dans un télégramme de l'Association des vétérans de la Grande Guerre), la commission a préparé et publié un mémorandum indiquant le but général de l'enquête et la procédure à suivre au cours de ladite enquête. Les séances de la commission qui devaient avoir lieu en divers endroits du Canada ont été amplement et suffisamment annoncées à l'avance soit au moyen de la publicité faite dans les journaux quotidiens, soit au moyen de circulaires distribuées aux organisations des anciens soldats.

A la demande de l'Alliance des vétérans du Dominion, la commission a nommé M. C. Grant McNeil avec mission de précéder la commission dans chaque province pour consulter les anciens soldats des divers centres, afin de les avertir du but de l'enquête et les mettre au courant de la procédure à suivre en la matière et de les aider dans la préparation de leurs causes pour les audiences publiques. Pendant les mois de novembre et décembre 1922 et janvier 1923, M. McNeil a voyagé d'une côte à l'autre pour s'acquitter de cette mission.

Les séances publiques de la commission ont commencé à Halifax, le 24 janvier 1923, pour continuer jusqu'à la présente date à Saint-Jean, Montréal, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto et Ottawa dans le même ordre que ces villes sont nommées. Il sera nécessaire de tenir encore d'autres séances à Ottawa.

Aux diverses séances, les anciens soldats ont été représentés par une personne choisie par un comité central formé dans le but de préparer et de soumettre les témoignages ainsi que les suggestions en faveur des anciens soldats, par des témoins particulièrement choisis et représentatifs dont les dépositions et les suggestions se rattachaient à différentes phases de l'enquête de la commission, par des officiers supérieurs des organisations d'anciens soldats, et enfin (à l'execption de Saint-Jean, N.-B.) par M. C. G. McNeil, le représentant officiel de l'Alliance des vétérans du Dominion. Etaient aussi présents M. E. H. Scammell, sous-ministre adjoint du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile (ci-après appelé le M.R.S.V.C.) représentant ce dernier ministère, et (exception faite de Regina) M. P. Paton, secrétaire de la Commission des pensions du Canada (ci-après appelée la Commission des pensions), représentant ladite commission. Toutes les séances ont été ouvertes au public et à la presse.

Les procédures suivies aux séances ont été en grande partite sous la forme de conférences tenues sous la présidence de la commission, qui allouait la plus

grande latitude voulue en ce qui concerne les renseignements et les suggestions à obtenir et à présenter, y compris la consultation et l'utilisation des dossiers, documents et registres du M.R.S.V.C. et de la Commission des pensions, ainsi que les renseignements à obtenir du représentant du M.R.S.V.C. et de la Commission des pensions interrogé par la commission et les représentants des anciens soldats.

Dans un autre rapport nous donnerons une description plus détaillée et plus complète des méthodes adoptées en vue de faciliter la présentation de la preuve et des suggestions en faveur des anciens soldats et de donner autant de publicité que possible aux séances de la commission.

DEUXIÈME PARTIE

SUGGESTIONS CONCERNANT LES PROCÉDURES À SUIVRE POUR DEMANDES DE PENSION ET DE TRAITEMENT

Sous ce titre de nombreuses dépositions ont été entendues et de nombreuses suggestions reçues par la commission qui en fera une étude dans un rapport subséquent. Cependant, c'est l'opinion de la commission qu'il est urgent de donner immédiatement effet aux trois suggestions suivantes qui s'expliquent par elles-mêmes. La preuve produite établit clairement qu'elles s'imposent, et vu, de plus, qu'elles ne comportent aucun mécanisme nouveau la commission recommande de faire adopter immédiatement les lois et règlements nécessaires en vue de mettre en vigueur les trois dispositions suivantes:

(*a*) Que pour servir de base à toute recommandation pour traitement ou pension les postulants devront être entendus et devront subir un examen médical au bureau de leur district, devant un conseil composé de trois médecins dont l'un sera un médecin examinateur de la Commission des pensions.

Dans certains districts ce principe est observé, mais il n'y a pas d'uniformité et en plusieurs circonstances il n'y a qu'un médecin pour procéder à cette enquête fondamentale et pour faire l'examen.

(*b*) Dès que le requérant sera accepté pour traitement, la question de son éligibilité à la pension devra être réglée immédiatement sans avoir à attendre la fin du traitement.

L'intention est de remédier aux délais dont on se plaint actuellement par le fait que les questions de pension ne sont réglées que lorsque le requérant est réformé de l'hôpital. Si on constate qu'il a droit à une pension l'estimation de sa pension sera déterminée dès qu'il sortira de l'hôpital.

(*c*) Un manuel sera préparé et distribué d'une manière générale contenant en termes succincts et non techniques des renseignements—
(1) concernant les droits des anciens soldats et de leurs dépendants au sujet de la pension et du traitement ainsi que la description de la procédure à suivre;
(2) concernant les diverses autres attributions du M.R.S.V.C. et les droits et privilèges des anciens soldats et de leurs dépendants sous ce rapport, et les moyens d'exercer la jouissance de ces droits et privilèges.

Le comité parlementaire de 1922 a incorporé ces suggestions dans une recommandation à laquelle il n'a pas été donné effet parce que l'on a cru opportun, a-t-on allégué, de remettre toute décision à ce sujet à plus tard vu les changements possibles qui pourraient résulter des travaux de la présente commission. Les limites assignées à l'enquête de la commission doivent indiquer que les avantages pratiques et immédiats visés par la recommandation du comité parlementaire ne pouvaient être rendus effectifs en retardant toujours indéfiniment de faire connaître ces renseignements. Il y aura toujours des changements, et ces derniers peuvent être indiqués, comme c'est la coutume, par des notes supplémentaires.

Le besoin urgent d'une publication immédiate de ce genre a été démontré lors des audiences de la commission. Inévitablement, au sein même de l'administration de la Commission des pensions et du M.R.S.V.C. on a dû établir une foule de règlements, règles et pratiques. Il y a tout lieu de croire qu'une conception plus claire et plus générale de ces prescriptions administratives ainsi que des diverses dispositions édictées en faveur des anciens membres de l'armée et de leurs dépendants serait un bienfait non seulement pour l'ancien soldat lui-même, mais aussi pour ceux qui s'efforcent de lui venir en aide de même que pour l'Etat également.

On pourrait ainsi faire disparaître bien des motifs de plaintes et éviter des causes de mécontentement.

TROISIÈME PARTIE

SUGGESTIONS CONCERNANT LES APPELS ET LA PROCÉDURE EN APPEL DES DÉCISIONS EN MATIÈRE DE PENSIONS ET DE TRAITEMENT

Nécessité d'adopter de nouvelles dispositions

Ainsi qu'on le constatera par la description des attributions ci-devant décrites, la commisson n'avait aucune autorité de renverser, modifier ou varier les décisions rendues par le M.R.S.V.C. ou de la Commission des pensions relatives au traitement ou aux pensions. La tâche de la commission se limitait à proposer des suggestions en matière de directives. Par conséquent, il était inutile pour la commission d'examiner individuellement les cas exception faite de ceux qui pouvaient servir à démontrer les défectuosités soit dans les lois ou règlements, soit au point de vue de l'administration ou l'application desdites lois ou règlements, dans la mesure que ces derniers pouvaient tomber dans le domaine des attributions prescrites.

Il n'est pas surprenant que des centaines de cas aient été soumis aux divers comités centraux des organisations d'anciens soldats concernant des postulants qui se sont plaints de décisions défavorables à leur cause, et qui ont cru par erreur que la commission avait un peu le caractère d'un conseil d'appel ambulant, avec pleins pouvoirs de remédier à des griefs de vieille date et de rendre un jugement final infirmant les décisions du M.R.S.V.C. ou de la Commission des pensions. Cependant les divers comités centraux des anciens soldats ont entièrement saisi le rôle réel de la commission et la nature de ses fonctions. Dans un esprit de coopération intelligente et en face de difficultés patentes, ils ont—tâche qui a exigé beaucoup de patience et de tact de leur part—aidé à expliquer aux postulants la situation véritable, et ont choisi parmi les nombreux cas qui leur avaient été soumis ceux qui leur ont paru comme pouvant servir de cas-types afin de les présenter à la commission.

La commission est convaincu, d'après l'examen qu'elle a fait des cas-types individuels, tant au cours de la première partie de son enquête que dans le cours de la deuxième partie, qu'il est nécessaire de constituer un tribunal ou des tribunaux efficaces en dehors du M.R.S.V.C. ou de la Commission des pensions, qui seraient chargés de faire une étude de ces cas individuels. Comme question de fait, le Parlement a montré qu'il reconnaissait, dans une certaine mesure, la nécessité d'une revision quelconque puisqu'il accordait en 1922 au ministre du R.S.V.C. une autorisation en vertu de laquelle un Conseil médical d'appel a été établi et dont le travail et les pouvoirs seront discutés plus tard. L'examen de la procédure actuellement à suivre fera voir qu'il y existe d'autres raisons prouvant la nécessité de tribunaux de revision plus efficaces. La commission est convaincu qu'il y a par tout le pays beaucoup de mécontentement et d'incertitude et, en vue d'y remédier, on devrait constituer, dans le plus court délai possible, un corps intermédiaire, indépendant des tribunaux actuellement en fonctions, auprès duquel les griefs fondés ou non pourraient être discutés et finalement réglés d'une manière publique et paisible.

PROCÉDURE ET TRIBUNAUX ACTUELS

(a) INTERDÉPENDANCE DU TRAITEMENT ET DE LA PENSION

Dans chaque district du M.R.S.V.C., le personnel comprend quelques médecins qui s'occupent particulièrement des cas de demandes de pension tandis que d'autres s'occupent de ceux de demandes de traitement. Ces médecins sont désignés ci-après d'une manière générale sous le titre de médecins du Service des pensions (appelés dans un rapport antérieur médecins examinateurs locaux pour les pensions), et médecins du Service thérapeutique. Ces deux groupes soumettent leurs recommandations pour la pension et le traitement respectivement, mais la situation au Canada a ceci d'étrange, c'est que le droit à la pension ou au traitement est finalement décidé par deux corps entièrement différents selon qu'il s'agisse de l'un ou de l'autre: le M.R.S.V.C. pour le traitement et la Commission des pensions pour les pensions. Les règlements sous l'autorité desquels ces droits respectifs ont été créés sont identiques mais cependant il peut se faire que l'incapacité d'un homme soit considérée par le M.R.S.V.C. comme provenant du service militaire de sorte qu'il a droit au traitement demandé, et que cette même incapacité soit considérée par la Commission des pensions comme ne provenant pas du service militaire de sorte que la pension est refusée, ou *vice versa.*

Le système est différent dans la Grande-Bretagne et dans les Etats-Unis où il n'y a qu'une seule décision à rendre, et cela en ce qui concerne la pension; cette décision règle automatiquement le droit au traitement. Un postulant qui se plaint d'une incapacité voit sa demande de pension immédiatement prise en considération par les autorités compétentes. Si l'on constate que son incapacité provient du service militaire mais qu'elle peut être réduite ou guérie par un traitement, alors les autorités ordonnent qu'il recevra un traitement médical. Sa pension commence immédiatement à 100 pour 100, vu que, pendant son traitement, son incapacité est naturellement portée à 100 pour 100. Si jamais il en arrive à ce point que le traitement cesse d'améliorer son état il est réformé de l'hôpital, et sa pension estimée au pourcentage d'incapacité qui subsiste encore, la question de la provenance de son incapacité du service militaire ayant été déjà décidée lorsqu'il a été admis sous traitement.

Au Canada le postulant qui souffre d'une incapacité et a besoin d'un traitement est examiné par les médecins du Service thérapeutique du M.R.S.V.C., dont la recommandation passe ensuite au directeur des services de santé qui décide la question de savoir si l'incapacité est imputable au service militaire, et, dans l'affirmative, il ordonne d'admettre le postulant en traitement. Ce n'est qu'après sa réforme de l'hôpital, alors qu'il en est rendu au temps où le traitement ne produit plus aucun effet, que l'on procède à l'examen de sa demande de pension. Ensuite la relation de son incapacité avec le service militaire doit être de nouveau déterminée, mais cette fois, par les médecins du Service des pensions du district local du M.R.S.V.C. qui examinent son cas et font leur recommandation. Sa demande de pension est envoyée à la Commission des pensions qui n'est aucunement liée par la décision antérieure du M.R.S.V.C. relativement au traitement. Voici le résultat que l'on peut constater très souvent, c'est qu'un homme a pu être considéré par le M.R.S.V.C. comme éligible au traitement (lequel n'est après tout qu'une phase intermédiaire au point de vue de la pension), même il a été peut-être longtemps à l'hôpital avec solde et allocations sous l'autorité du M.R.S.V.C., et plus tard, quand il laisse l'hôpital souffrant d'une incapacité à un degré quelconque, on peut lui enlever soudainement son revenu par la décision de la Commission des pensions qui déclare que son incapacité ne provient pas du service militaire.

Il faut remarquer que ce système peut conduire à l'anomalie du résultat suivant: Un homme peut avoir obtenu en sa faveur les décisions de trois corps séparés à l'effet que son incapacité est survenue pendant le service militaire, c'est-à-dire (1) les médecins du Service thérapeutique de l'unité locale du M.R.S.V.C. qui le recommandent pour le traitement; (2) le directeur des services de santé du M.R.S.V.C. qui approuve cette recommandation; et (3) les médecins du service des pensions de l'unité locale du M.R.S.V.C. qui recommandent une pension. Et cependant ces trois décisions identiques peuvent être rejetées par le fait de la décision adverse d'un seul médecin-conseil adjoint de la Commission des pensions à Ottawa. D'un autre côté, bien que la chose soit moins probable, on peut se trouver en face du résultat tout opposé—le requérant peut avoir présenté sa demande pour traitement et: (*a*) les médecins du Service thérapeutique de l'unité locale du M.R.S.V.C. peuvent avoir décidé que son incapacité ne se rattache pas au service militaire et recommandé de refuser la demande; (*b*) le directeur des services de santé du M.R.S.V.C. peut avoir approuvé cette recommandation et refusé la demande de traitement; (*c*) le postulant peut avoir présenté ensuite sa demande de pension pour la même invalidité et les médecins du Service des pensions de l'unité locale du M.R.S.V.C. peuvent aussi décider que cette incapacité ne provient pas du service militaire et recommander à la Commission des pensions de refuser la pension; et (*d*) ces trois décisions adverses peuvent être infirmées par l'opinion d'un seul médecin-conseil adjoint de la Commission des pensions à Ottawa et la pension accordée.

La situation que l'on vient de décrire indique, dans l'opinion de la commission, la nécessité de faire régler définitivement par le même tribunal toutes les questions d'appel tant en matière de traitement qu'en matière de pensions. Cela aura pour effet que le postulant devra peut-être passer par toute la série de ces tribunaux deux fois, une fois pour ce qui concerne le traitement et l'autre, plus tard, pour la pension, mais le fait que le tribunal définitif d'appel a décidé que le postulant est éligible au traitement est une garantie que plus tard, l'appel pour la pension présenté par le même requérant, pour la même incapacité, sera suivi d'une décision identique.

(*b*) PROCÉDURE ET APPELS EN MATIÈRE DE PENSIONS

Ceux qui sont familiers avec les systèmes judiciaires trouveront quelque peu étrange que la loi des pensions, 9-10 George V, chapitre 43, et surtout l'article 7, confère à un corps composé de trois commissaires à Ottawa la juridiction exclusive, originale et finale pour décider du droit à la pension pour tous les postulants du Canada. Il n'y a pas d'appel, de contrôle ou de revision effective de la part d'aucun autre corps étranger, et la Commission des pensions n'est pas sujette aux instructions des ministres ou du département, ni responsable à ces autorités.

Ainsi qu'on l'a expliqué dans le rapport qui a été déjà soumis relativement à la première partie de l'enquête de la Commission, celui qui désire une pension présente sa demande à l'unité locale du M.R.S.V.C. Là le postulant est examiné par les médecins du Service des pensions du M.R.S.V.C. Ces médecins font leur recommandation (a) établissant si l'incapacité est survenue pendant le service militaire et (b) déterminant le degré de cette incapacité. Il y a simplement recommandation et cette dernière est faite par des médecins qui ne sont pas sous le contrôle de la Commission des pensions. Cette recommandation est envoyée à la Commission des pensions qui a une juridiction absolue pour décider s'il lui sera donné effet ou non et cette décision règle définitivement en même temps l'éligibilité du postulant à la pension ainsi que le degré de son incapacité. Le postulant possède cependant toujours le droit de faire appel de nouveau à la Commission des pensions lorsque des faits nouveaux surviennent, de nature à appuyer sa demande.

Il y a une espèce de revision prévue à l'article 18 de la loi des pensions, sous le régime duquel un postulant qui n'est pas satisfait d'une décision peut en appeler dans un délai d'un an, mais cet appel est entendu par deux membres de la Commission des pensions, le même corps qui en théorie, sinon de fait, a déjà rendu une décision défavorable au postulant.

En 1922, on a reconnu le besoin d'un autre moyen d'appel et un conseil médical d'appel a été établi, composé de trois médecins, sous l'autorité du M.R.S.V.C., mais indépendant de la Commission des pensions. La juridiction de ce bureau est plutôt d'un caractère consultatif du moins en ce qui concerne la question de pension. Voici la procédure suivie: si une différence d'opinion existe entre les médecins du M.R.S.V.C. qui ont examiné le postulant à l'unité locale, et la Commission des pensions, le postulant peut alors en appeler à ce Conseil d'appel. Cependant le seul pouvoir que possède ce dernier, c'est de communiquer son opinion à la Commission des pensions qui est bien libre de l'agréer ou de la rejeter. C'est ainsi, en effet, que la Commission des pensions est l'autorité suprême en matière de décision.

Ainsi qu'on l'a fait voir dans le rapport antérieur, bien rares sont les cas qui sont soumis à l'attention personnelle des membres de la Commission des pensions, vu que la plus forte partie des décisions sont faites individuellement par quelques-uns des membres du personnel médical consultatif.

(c) PROCÉDURE ET APPEL EN MATIÈRE DE TRAITEMENT

Un homme se présente à l'unité locale. Si lors de l'examen du médecin du Service thérapeutique du M.R.S.V.C. on est persuadé que son incapacité provient du service militaire et que le traitement peut conduire à une amélioration de son état, une recommandation est envoyée au directeur des services de santé du M.R.S.V.C., à Ottawa, concernant simplement la question de l'éligibilité au traitement sans référence à celle de la pension. Le directeur des services de santé, agissant au nom du ministre du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, est celui qui doit à lui seul et d'une façon définitive décider la question de savoir si une incapacité est survenue pendant le service militaire pour les fins de traitement. Si sa décision, basée sur la recommandation du médecin local est favorable, l'homme est admis dans un hôpital pour y suivre un traitement. Il reçoit aussi solde et allocations, vu qu'en théorie il est pour le moment réintégré dans le service. Autrefois la seule méthode par laquelle le postulant pouvait obtenir la revision d'une décision adverse en matière de traitement, c'était en écrivant lui-même pour demander de remettre son cas à l'étude, mais l'examen de la cause était fait par exactement les mêmes officiers qui avaient rendu auparavant une décision défavorable. Depuis 1922, le Conseil médical d'appel (déjà mentionné en parlant des pensions) a exercé la même juridiction pour les cas d'appel en matière de traitement, avec cette exception que ses décisions pour les questions de traitement ont été acceptées comme finales par le M.R.S.V.C.

(d) FONCTIONNEMENT DU CONSEIL MÉDICAL D'APPEL ACTUEL

Ce Conseil a été constitué sur la recommandation du Comité parlementaire de 1922, par l'arrêté en conseil C.P. 1526, du 22 juillet 1922. Il entra en fonctions au mois de décembre 1922. Brièvement sa juridiction consiste à reviser les décisions de la Commission des pensions et du M.R.S.V.C. en matière de traitement et de pension aux points de vue suivants:—

(a) *Traitement.*—Le postulant doit présenter un certificat de médecin attestant que la décision est défectueuse et soumettant des preuves raisonnables des faits énoncés dans ledit certificat.

(b) *Eligibilité à la pension.*—Lorsque les médecins-conseils adjoints de la Commission des pensions ont rendu une décision en matière d'éligibilité contraire à celle qui a été rendue par les médecins du service des pensions de l'unité locale du M.R.S.V.C.

(c) *Estimation de la pension.*—Lorsque la pension a été suspendue, réduite ou annulée par la Commission des pensions sans ou contrairement à l'opinion des médecins du Service des pensions de l'unité locale du M.R.S.V.C.

Il est prévu dans cet arrêté en conseil que la décision du Conseil médical d'appel en matière de pension et de traitement sera finale, mais ce pouvoir est immédiatement limité par cette autre disposition qui suit, à l'effet que cette décision ne doit pas être en contravention avec la loi des pensions ou les règlements du M.R.S.V.C. Si l'on se rappelle que la loi des pensions contient une disposition à l'effet que la décision de la Commission des pensions sera finale, l'on verra que les pouvoirs du Conseil médical d'appel ne sont que d'un caractère consultatif en ce qui concerne les questions de pension. Sa juridiction en matière de traitement semble dépendre de l'éventualité quelque peu incertaine d'une contradiction avec les règlements du M.R.S.V.C.

D'après un relevé fourni à la commission par le président du Conseil médical d'appel, il y a eu 136 demandes d'appel depuis l'établissement de ce Conseil au mois de décembre 1922 jusqu'au 24 avril 1923. Selon le jugement rendu par le Conseil d'appel, il y avait 82 de ces appels qui étaient motivés. Sur ces 82 cas, il y en a 36 qui ont été réglés, 9 sont encore à l'étude, et pour les 37 autres on attend d'autres renseignements. Sur les 36 cas réglés il y en avait 29 pour le traitement et 7 pour la pension.

Sur les 29 cas de traitement 13 étaient favorables au postulant, la décision en ces cas ayant été contraire aux décisions rendues par le M.R.S.V.C. qui cependant a donné effet au jugement du Conseil.

Sur les 7 cas de pension, 5 décisions ont été favorables aux postulants renversant la décision de la Commission des pensions. Voici comment a agi la Commission des pensions relativement à ces cas: Dans l'un la Commission des pension avait déjà entrepris des mesures semblables à celles que comportait la décision du Conseil médical d'appel avant de recevoir sa décision; pour un autre la décision du Conseil d'appel n'a pas encore été transmise à la Commission des pensions; pour les trois autres la décision du Conseil médical d'appel a été envoyée à la Commission des pensions aux dates suivantes respectivement: le 4 janvier 1823, le 4 avril 1923, le 19 avril 1923, et le 26 avril la Commission des pensions était encore à en faire l'examen.

Le nombre comparativement peu élevé d'appels, selon l'opinion de la Commission, est loin d'indiquer le nombre réel des cas qui existent dans tout le pays et qui ont droit de voir leurs demandes examinées de nouveau. Les raisons données pour expliquer le nombre restreint des appels sont les suivantes:—

(1) L'ignorance générale de l'existence du Conseil d'appel;
(2) Les conditions limitant le droit du postulant à présenter son appel devant le Conseil d'appel;
(3) L'inefficacité des décisions du Conseil d'appel, surtout en matière de pensions.

La Commission est persuadée que le Conseil médical d'appel, quel que soit le personnel dont il est composé, ne peut pas, d'après sa composition actuelle, constituer un tribunal efficace en dernier ressort ou offrir toutes les facilités que la Commission croit nécessaires en vue de la revision convenable de tous les cas

qui y se présentent. Le fait que ce Conseil est simplement un tribunal médical ne fait qu'entraver davantage son succès comme tribunal efficace, vu qu'il est appelé à décider non seulement les questions de médecins mais encore les questions de fait et de droit.

Tribunaux d'appel en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis

Le Canada, au contraire de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, possède un système de centralisation pour l'octroi des pensions et l'admission en traitement. Tant aux Etats-Unis que dans la Grande-Bretagne, le pays est divisé en districts et les pensions sont décidées par des tribunaux de district ou régionaux. En Grande-Bretagne les pensions sont octroyées sous le contrôle du ministère des Pensions. Aux Etats-Unis, les pensions sont sous le contrôle d'un département du gouvernement appelé le Bureau des vétérans dont le directeur est directement responsable au président des Etats-Unis.

GRANDE-BRETAGNE

Voici brièvement la procédure en Grande-Bretagne en matière de pension: le postulant soumet sa demande à un bureau de section: il y a plus de 100 de ces bureaux dans tout le Royaume-Uni. La demande va ensuite au Bureau régional qui comprend un groupe de bureaux de section et c'est dans ce bureau que sont décidées l'éligibilité du postulant à une pension et l'estimation de son incapacité. Ces décisions sont finales à moins qu'il n'y ait appel, et elles ne sont soumises à aucun autre examen ni sujettes à la ratification de la part d'une autorité centrale. La décision concernant l'éligibilité à la pension est rendue par un conseil dont les membres appartiennent à des professions diverses.

S'il le désire, le postulant a le droit de soumettre encore son cas aux quartiers-généraux du ministère.

Entièrement indépendant du ministère, on a établi par tout le Royaume-Uni un système de tribunaux d'appel de district. Il y en a environ 30. Le personnel de ces tribunaux comprend un médecin, un avocat et un ancien soldat qui sont nommés, non par le ministère des Pensions, mais par le Lord Chancelier. Le postulant peut faire présenter son cas à l'un de ces tribunaux d'appel de district. Mais un tribunal d'appel de district n'entendra l'appel à moins que le postulant ne soit présent en personne ou ne consente par écrit à ce que jugement soit rendu en son absence. Il est accordé un délai d'un an pour la signification d'un appel mais le postulant ne peut en appeler qu'une fois.

Il n'y a pas de cour centrale d'appel au-dessus de ces tribunaux de district et leur décision est finale absolument. Le seul moyen d'obtenir l'uniformité dans ces divers tribunaux d'appel de district c'est par l'intermédiaire d'un secrétariat, établi par le Lord Chancelier, auquel rapport est fait des décisions rendues et qui peut de temps à autre se mettre en communication avec les tribunaux pour faire quelques observations au sujet des décisions et en vue d'établir autant que possible un système uniforme.

Relativement à leurs demandes, les postulants reçoivent les conseils et l'assistance de comités locaux d'hommes éminents, qui offrent leurs services sans rémunération, mais auxquels on accorde un secrétaire nommé par le bureau local des pensions et payé par le ministère.

ÉTATS-UNIS

Voici brièvement la procédure suivie aux Etats-Unis: le postulant présente sa demande à un bureau de sous-district. Il y a 130 de ces bureaux. La demande va ensuite au bureau de district, dont le nombre est de 14, pour être

décidée par le Conseil d'estimation de district (*District Ratings Board*) composé d'un médecin, d'un avocat et d'un officier de la division de réhabilitation (correspondant à notre division de l'entraînement professionnel au Canada). Leurs décisions sont finales à moins qu'il n'en soit appelé. Pour leur donner effet il n'est pas nécessaire de les faire confirmer par un corps central quelconque. On peut en appeler des décisions du Conseil d'estimation de district auprès du Conseil d'appel de district qui fait partie du bureau et est composé de trois officiers de district du bureau appartenant à diverses professions. On peut en appeler encore du Conseil d'appel de district, au Conseil central à Washington, qui lui aussi fait partie du bureau et est composé d'officiers du bureau appartenant également à diverses professions. Un autre corps qui s'occupe des appels c'est le Conseil médical de revision, composé d'un grand nombre de médecins à Washington et qui ont à décider en principe des questions purement médicales. On peut encore en appeler auprès du directeur du Bureau et réellement dans ce dernier cas la question est décidée par un Conseil consultatif composé des chefs des différentes divisions du Bureau des vétérans à Washington.

Dans le système des Etats-Unis, bien que le postulant ait le droit de paraître en personne devant l'un de ces conseils d'appel c'est bien rare que l'on profite de ce privilège, parce que les appels sont généralement décidés d'après le contenu du dossier du postulant.

Dans toutes ces procédures ci-haut décrites les postulants reçoivent les conseils et l'assistance des amis des soldats appelés Officiers de contact, payés par le Bureau et placés dans chaque bureau de sous-district et dans tous les hôpitaux les plus importants.

COMPARAISON

De ce qui précède on constatera qu'en Grande-Bretagne les tribunaux d'appel sont indépendants du ministère tandis qu'aux Etats-Unis les conseils d'appel sont composés d'hommes du personnel du département. Tant aux Etats-Unis qu'en Grande-Bretagne, on a adopté une politique de décentralisation qui apparemment a produit des résultats satisfaisants. Il y a évidemment les avantages de la commodité, de l'élimination d'un grand nombre d'appels non sérieux par suite de la discussion avec le postulant, et de la confiance que le postulant a dans un tribunal territorial dont le personnel lui est plus connu, du moins de réputation et du fait qu'il est sous l'impression que son cas sera examiné plus complètement et avec moins de hâte.

PROPOSITION EN FAVEUR DES ANCIENS SOLDATS

Les suggestions qui ont été faites à toutes les audiences de la commission, relativement à la constitution des tribunaux d'appel, comportaient toutes le principe fondamental qu'il devrait y avoir des tribunaux de district plutôt que simplement un corps central. Ces suggestions ont été faites sous différentes formes. Il a été reconnu, vu les difficultés inhérentes aux décisions en matière de pension, et vu l'étude de la loi et des règlements des pensions qu'elles comportent nécessairement, qu'il devrait y exister du moins pour une certaine période, une organisation quelconque de coordination. Ceci a conduit à une autre suggestion, savoir, que toutes les recommandations des tribunaux de district devraient être sujettes à la confirmation d'un corps central. L'ensemble des opinions entendues par la commision en faveur des anciens soldats nous porte à conclure que les principes suivants devraient être compris dans tout système d'appel:

(*a*) Un tribunal de district composé d'anciens soldats;
(*b*) Un tribunal fédéral composé d'anciens soldats;
(*c*) Un conseiller des soldats approuvé;
(*d*) Le droit de comparaître en personne;
(*e*) Le privilège de consulter le dossier;
(*f*) Le droit d'en appeler de nouveau en soumettant de nouvelles preuves satisfaisantes.

La procédure générale à suivre étant comme suit:—(1) le postulant en appellera de la Commission des pensions au tribunal de district; et (2) si la recommandation du tribunal de district est défavorable au postulant cette décision sera finale; (3) si la recommandation est favorable au postulant, elle sera soumise pour reconsidération à la Commission des pensions; (4) si la Commission des pensions refuse d'approuver la recommandation du tribunal de district le cas passe automatiquement au tribunal central d'appel dont la décision devra être finale.

La commission est d'opinion que l'on pourrait avoir des objections au principe n° 2, savoir, que la décision du tribunal de district contre le postulant empêche de soumettre le cas au tribunal fédéral, vu que dans des circonstances adverses le postulant n'obtient pas le bénéfice d'une recommandation favorable du tribunal de district à moins que cette recommandation ne soit approuvée par la Commission des pensions, ou confirmée par le tribunal fédéral.

SYSTÈME D'APPEL RECOMMANDÉ

On comprend bien que l'établissement de tribunaux de district comporte des frais et un mécanisme considérables ainsi que le problème de l'entraînement d'un personnel nombreux sur les questions de pensions. Ces frais seraient graduellement réduits à mesure que la masse des appels seraient réglés et le nombre des demandes de pensions devrait diminuer à mesure que l'on s'éloigne de la date de la fin des hostilités. Dès que les tribunaux de district se seront familiarisés avec les tâches, l'existence d'un tribunal fédéral deviendra moins nécessaire ou l'on pourra adopter l'autre alternative d'élargir les limites des districts. La nécessité d'obtenir le personnel qualifié pour les tribunaux de district, n'est pas, croit-on, une difficulté insurmontable vu qu'il y a un grand nombre de médecins et d'autres personnes intéressées aux problèmes de soldats, qui sont déjà familiers avec les questions concernant les pensions.

Après avoir considéré toutes les suggestions reçues des représentants des anciens soldats ainsi que les systèmes en honneur tant en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis, la commission en est venue à la conclusion qu'une forme de procédure en matière d'appel répondant aux conditions existantes au Canada et protégeant suffisamment les intérêts de l'ancien soldat et de ses dépendants tout autant que ceux de l'Etat, peut être définie dans les termes suivants et est par les présentes recommandée:—

(*a*) L'établissement, sous l'autorité du ministère de la Justice, d'un conseil de revision de district pour chacun des neuf districts du M.R.S.V.C., et d'un conseil fédéral d'appel, pour le Dominion du Canada, le personnel de chacun de ces tribunaux devant être composé d'un médecin, d'un avocat et d'un homme non professionnel, et dont deux membres au moins seront des anciens soldats.

(*b*) Un appel des décisions relatives au traitement ou à pension pourra être porté devant le Conseil de revision de district qui, après l'audition de la cause, fera la recommandation voulue. Cette recommandation sera transmise à l'autorité, soit la Commission des pensions, soit le

ministère du R.S.V.C., qui aura rendu la décision dont on se plaint. Dans le cas où une recommandation favorable au postulant ne serait pas exécutée dans un délai spécifié, ou dans le cas où une recommandation serait défavorable au postulant, cette recommandation et le dossier devront automatiquement être transmis au Conseil d'appel fédéral. Ce dernier peut généralement, sans demander une audition formelle, approuver ou désapprouver la recommandation du Conseil de revision de district, et l'autorité qui a agi en premier lieu devra se conformer à la décision du Conseil d'appel fédéral. Mais, dans les cas où la recommandation du Conseil de revision de district serait plus favorable au postulant que celle dont il se plaint, le Conseil d'appel fédéral ne pourra pas désapprouver la recommandation sans au préalable fournir au postulant l'occasion de comparaître en personne ou de se faire représenter devant le Conseil, lors d'une audition dans le district où réside le postulant. Après cette audition, le Conseil d'appel fédéral pourra rendre toute décision finale qui lui paraîtra juste.

(*c*) Le droit d'appel sera valable pendant un an de la mise en vigueur des règlements, ou pendant un an de la date de la décision dont on se plaint, c'est-à-dire un an de la plus récente de ces deux dates.

(*d*) Le postulant n'aura droit qu'à un seul appel touchant la question de la relation de son incapacité au service, mais s'il fournit, dans la suite, une preuve suffisamment convaincante de l'avis du Conseil de revision de district, celui-ci, sur demande spéciale, peut accorder le droit de faire un autre appel.

(*e*) Le postulant n'aura droit qu'à un seul appel touchant l'une quelconque des décisions fixant le degré de son incapacité, mais le montant fixé à chaque examen périodique sera considéré comme une décision pour ces fins. Lors d'un appel portant sur le degré d'incapacité, le cas au complet y compris la relation au service, devra être revisé et le montant augmenté, réduit ou la pension cessée selon que les circonstances le demanderont.

(*f*) La nomination d'un Conseil officiel pour les soldats dans chaque unité du ministère du R.S.V.C., pour aider les postulants à préparer et à exposer leurs cas.

(*g*) Le postulant aura le droit de comparaître personnellement, et, s'il le désire, mais à ses propres frais, de se faire aider d'un conseil ou d'un autre représentant que le Conseil officiel pour les soldats.

(*h*) Aux fins de la préparation du cas, le Conseil pour les soldats, le postulant ou une autre personne autorisée par écrit auront un accès raisonnable au dossier personnel du postulant en la présence d'un fonctionnaire du ministère du R.S.V.C.

(*i*) Les dépenses du postulant heureux, comparaissant soit devant le Conseil de revision de district, soit devant le Conseil d'appel fédéral, seront payées d'après l'échelle maintenant allouée aux postulants appelés à subir l'examen médical périodique.

Ces recommandations relatives au système général d'appel sont complétées par un mémorandum que l'on trouvera ci-après indiquant certaines questions à considérer dans la préparation du plan ci-dessus proposé. Ces détails ne sont qu'à l'état de projet et pourront être modifiés selon qu'on le jugera nécessaire dans la mise en vigueur desdits principes généraux.

MÉMORANDUM

1. Disposition relative à la nomination, par le Gouverneur général en conseil, d'anciens soldats devant agir en qualité de *Conseils pour les soldats* dans chaque district du ministère du R.S.V.C.; chacun des conseils nommés devant être choisis parmi au moins quatre candidats proposés par les conseils de l'Alliance des vétérans du Dominion de la province constituant le district du ministère du R.S.V.C., agissant conjointement.

2. *Conseils de revision des pensions de district:—*

(*a*) *Nomination.*—Par le Gouverneur général en conseil sur la recommandation du ministre de la Justice.

(*b*) *Personnel.*—Trois membres, dont deux au moins seront des anciens soldats; un de ces membres sera médecin, un autre avocat et l'autre un non professionnel possédant de préférence une certaine expérience dans l'industrie ou les affaires qui le rende apte à considérer l'effet des incapacités sur l'emploi du postulant dans des occupations ordinaires; un des membres sera nommé président par le Gouverneur général en conseil.

(*c*) *Juridiction.*—Reviser les décisions dont se plaint le postulant touchant le traitement ou les pensions, tel que ci-après indiqué, et faire des recommandations à ce sujet; tenir des séances dans les limites de leur territoire, aux lieux et temps que demandera l'expédition rapide et efficace des cas.

(*d*) *Limites territoriales.*—Correspondant approximativement aux frontières des districts du ministère du R.S.V.C.

(*e*) *Durée des fonctions.*—Un an et plus selon bon plaisir.

(*f*) *Rémunération.*—D'après une base de tant par jour fixée par le Gouverneur général en conseil.

3. *Conseil fédéral d'appel des pensions:—*

(*a*) *Nomination.*—De la même manière que celle des membres du Conseil de revision des pensions de district.

(*b*) *Personnel.*—Semblable à celui des Conseils de revision des pensions de district.

(*c*) *Juridiction.*—Etudier les recommandations faites par le Conseil de revision des Pensions de district tel que ci-après indiqué et rendre des décisions finales.

(*d*) *Limites territoriales.*—Tout le Canada, les séances devant être tenues aux lieux et temps que demandera l'expédition des appels, prenant pour principe général que les séances peuvent être tenues en un endroit quelconque des bureaux de district, ou de sous-district du ministère du R.S.V.C.

(*e*) *Durée des fonctions.*—Cinq ans.

(*f*) *Rémunération.*—Sera fixée par le Gouverneur général en conseil.

4. Disposition à l'effet d'accorder aux anciens soldats et à leurs dépendants le droit d'appel des décisions relatives au traitement ou à la pension, au point de vue du mérite ou du montant accordé, cet appel devant être porté au Conseil de revision des pensions de district puis de là au Conseil fédéral d'appel des pensions, tel que ci-après indiqué.

5. Dispositions prescrivant la *procédure à suivre relativement aux appels*; les détails qui suivent ne sont pas soumis comme devant être définitifs, mais dans le seul but d'indiquer à la commission le fonctionnement général des tribunaux projetés:—

(*a*) *Avis.*—Tout postulant à un traitement ou à une pension, se plaignant des décisions rendues à ce sujet, peut donner avis à l'officier chargé de la direction du district du ministère du R.S.V.C. dans le territoire où demeure le postulant qu'il désire en appeler de cette décision.

(*b*) *Certificat.*—Il doit, en même temps que l'avis, transmettre un certificat rédigé de la manière suivante:

(1) En cas d'appel d'une décision refusant le traitement ou la pension, pour des raisons indiquant que l'incapacité dont se plaint le postulant n'est pas considéré imputable au service, le certificat doit être signé par un médecin praticien autorisé, membre en règle d'une association de médecins reconnue dans la province dans laquelle demeure le postulant, déclarant que, de l'avis de ce médecin, le postulant souffre d'une incapacité et qu'il est raisonnablement probable que cette incapacité a été causée ou a été aggravée par le service, ou s'est déclarée pendant le service.

(2) En cas d'appel d'une décision concernant le pourcentage de l'incapacité du postulant, le certificat doit être signé par deux médecins praticiens autorisés, membres en règle d'une association de médecins reconnue dans la province dans laquelle demeure le postulant, déclarant que, de l'avis de ces praticiens le degré d'incapacité sur lequel a été basée la pension accordée est trop bas, et faisant connaître l'opinion de ces médecins sur le pourcentage dont la capacité de travail à une occupation non professionnelle du postulant a été réduite par l'incapacité imputable au service.

(3) Le certificat dont il est question aux alinéas (*a*) et (*b*) doit contenir aussi l'alinéa suivant:

"Je fournirai, à la demande du Conseil de revision des pensions de district, tous les détails des raisons sur lesquelles a été basé ce certificat et je serai prêt à rendre témoignage sous serment pour appuyer l'opinion y exprimée, lorsque requis."

(*c*) *Temps.*—L'avis et le certificat doivent être reçus par le directeur de l'unité du M.R.S.V.C. dans un délai d'un an de la date de la mise en vigueur des dispositions visant cet appel, ou dans un délai d'un an de la date où le postulant a été averti de la décision dont il se plaint, à compter de la dernière de ces dates.

(*d*) *Récépissé.*—Lors de la réception de l'avis, le directeur de l'unité du M.R.S.V.C. doit en accuser réception et, dans les cas d'appels du degré de l'incapacité, il doit avertir le postulant que le cas est sujet à revision à tous les points de vue et que, lors de la revision et de l'appel, le montant accordé peut non seulement être augmenté, mais encore réduit ou discontinué, si l'on constate que le postulant n'a pas droit à la pension et, de plus, que cet appel peut être immédiatement annulé si, après reconsidération, le postulant le désire.

(*e*) *Envoi du dossier du bureau central.*—Le directeur de l'unité du M.R. S.V.C. doit, lors de la réception de l'avis d'appel et du certificat, immédiatement,—

(*a*) avertir le Conseil pour les soldats de la réception de ces documents; et

(*b*) réquisitionner le dossier du postulant au bureau central d'enregistrement qui doit le lui envoyer en conséquence.

(*f*) *Examen du dossier.*—Dès la réception du dossier du bureau central, le directeur de l'unité du M.R.S.V.C. doit immédiatement en avertir le Conseil pour les soldats, et lui permettre un examen raisonnable

de ce dossier en présence d'un fonctionnaire du M.R.S.V.C., ainsi qu'au postulant ou à toute autre personne autorisée par écrit à cet effet par le postulant.

(*g*) *Avis au postulant.*—Le Conseil pour les soldats doit alors se mettre en communication avec le postulant, portant à sa connaissance toute nouvelle preuve jugée utile et doit d'une manière générale aider le postulant en tout ce qui concerne cet appel.

(*h*) *Ordre d'audition.*—La date de l'audition des appels doit être fixée d'après la nature et l'urgence de ces appels et non pas, nécessairement, d'après l'ordre de la réception des avis d'appel; les appels touchant le droit à la pension doivent en général être entendus avant les appels concernant le montant accordé.

(*i*) *Avis d'audition.*—Le directeur du district du M.R.S.V.C. doit avertir le postulant et le Conseil pour les soldats de l'audition au moins dix jours avant la date où le Conseil de district doit entendre l'appel.

(*j*) *Retrait de l'appel.*—Le postulant doit avoir le droit, en donnant un avis écrit au directeur de l'unité du M.R.S.V.C., de retirer son appel et, si cet avis est reçu par ledit fonctionnaire au moins sept jours avant la date fixée pour l'audition, mais pas autrement, on doit agir comme s'il n'y avait pas eu d'appel.

(*k*) *Comparution à l'audition.*—Le postulant doit avoir le droit de comparaître personnellement devant le Conseil de revision de district, et, dans les cas où la recommandation de ce dernier est favorable au postulant ou dans les cas où une recommandation défavorable faite par le Conseil de revision de district est renversée par le Conseil fédéral d'appel, le postulant doit recevoir les frais de ses dépenses raisonnables d'après l'échelle allouée aux postulants appelés à subir un examen médical périodique; dans les cas contraires aucune dépense ne doit être payée au postulant. Le postulant doit être représenté par le Conseil pour les soldats, mais il peut, lorsqu'il le désire, et à ses propres frais, être représenté par un avocat ou par une autre personne. L'autorité qui a rendu la décision qui a donné lieu à l'appel, c'est-à-dire la Commission des pensions ou le M.R.S.V.C., selon le cas, doit désigner un fonctionnaire pour assister à l'audition dans le seul but d'aider à exposer au Conseil de revision de district toutes les considérations touchant l'application de la loi et non, d'aucune manière, à titre d'avocat du ministère.

(*l*) *Preuve à l'audition.*—Le Conseil de revision de district doit, lors de l'audition, avoir le droit de revoir complètement le cas tant au point de vue du droit à la pension qu'au point de vue du montant accordé et d'appeler des témoins, demander et recevoir leurs témoignages sous serment ou autrement, que ce soit oralement, par écrit, par déclaration, certificat ou autrement. Il peut exiger un nouvel examen médical ou physique du postulant et il peut appeler et employer des experts selon qu'il le jugera nécessaire à cette fin.

n) *Recommandation par le Conseil de revision de district.*—Le Conseil de revision de district doit, lors et à la suite de cette audition, faire toute recommandation touchant le cas à faire de l'appel, selon qu'il le jugera à propos d'après la preuve contenue au dossier, et toute autre preuve établie et examens faits, et aux termes du statut et des règlements applicables dans le cas, cette recommandation devant contenir un exposé complet des raisons de ce faire. Une copie de cette recommandation doit être envoyée au bureau de district du M.R.S.V.C. de

la région où réside le postulant, et il doit être loisible au Conseil pour les soldats, au postulant et à la personne, selon le cas, autorisée par le postulant d'en faire l'examen, et une copie de cette recommandation doit être envoyée au postulant.

(*n*) *Transmission de la recommandation.*—Cette recommandation, de même que le dossier du bureau central du postulant y compris une copie de tous les témoignages, documents, etc., étudiés par le Conseil de revision de district doivent être transmis immédiatement par le directeur de l'unité du M.R.S.V.C. à l'autorité qui a rendu la décision qui a donné lieu à cet appel, c'est-à-dire le M.R.S.V.C. ou la Commission des pensions, selon le cas, pour y être reconsidérés et (*a*) dans le cas où la recommandation est plus favorable au postulant que la décision dont il se plaint et que cette recommandation n'est pas acceptée et exécutée dans un délai de deux mois de la date de sa réception, où (*b*) dans le cas où cette recommandation n'est pas plus favorable au postulant que ladite décision, cette recommandation doit, de même que le dossier du bureau central du postulant, être envoyée immédiatement au Conseil fédéral d'appel.

(*o*) *Intervention du Conseil fédéral d'appel.*—Sujet aux dispositions du paragraphe (*p*) le Bureau fédéral d'appel doit, lors de la réception de cette recommandation et du dossier, les étudier avec promptitude et avoir plein pouvoir, sans audition régulière, d'approuver ou de désapprouver cette recommandation, et la décision du Conseil fédéral d'appel à ce sujet doit être finale et obligatoire.

(*p*) *Audition locale dans certains cas:*

(1) Dans les cas où la recommandation du Conseil de revision de district serait plus favorable au postulant que la décision dont il se plaint, le Conseil fédéral d'appel ne devra pas désapprouver cette recommandation sans donner au postulant l'occasion de comparaître personnellement, ou de se faire représenter à une audition devant le Conseil fédéral d'appel dans le district du M.R.S.V.C. où réside le postulant.

(2) Si cette occasion n'est pas fournie au postulant dans un délai de quatre mois après la réception de la recommandation par le Conseil fédéral d'appel, la recommandation doit être automatiquement considérée et exécutée comme si elle avait été approuvée jusqu'à ce qu'une décision ait été rendue par ledit Conseil fédéral d'appel après avoir ainsi fourni au postulant l'occasion de comparaître personnellement ou de se faire représenter comme il est dit plus haut.

(3) Au sujet de et lors de cette audition, le Conseil fédéral d'appel doit jouir de la même autorité que celle dont jouit le Conseil de revision de district, tel qu'indiqué au paragraphe (*l*).

(4) Lors et à la suite de cette audition, le Conseil fédéral d'appel peut approuver, désapprouver, changer ou modifier cette recommandation et rendre toute décision selon qu'il le jugera opportun.

(5) Dans le cas où le postulant a comparu en personne devant ledit Conseil fédéral d'appel et où la recommandation du Conseil de revision de district favorable au postulant a été approuvée, le postulant doit recevoir le paiement de ses dépenses, tout comme dans les cas de comparution personnelle devant le Conseil de revision de district.

(6) Dans le cas où l'on fournit au postulant l'occasion de comparaître personnellement ou de se faire représenter devant le Conseil féderal d'appel, le postulant doit être représenté devant le Conseil fédéral d'appel par le Conseil pour les soldats, ou, au choix du postulant, de la manière dont il peut se faire représenter, comme on l'a expliqué précédemment, devant le Conseil de revision de district. L'autorité qui a rendu la décision donnant lieu à cet appel doit aussi être représentée devant le Conseil fédéral d'appel, de la même manière que devant le Conseil de revision de district.

(q) *Transmission et mise en vigueur de la décision du Conseil fédéral d'appel.*—Une copie de toute décision du Conseil fédéral d'appel doit être immédiatement envoyée à l'autorité qui a rendu la décision donnant lieu à cet appel et celle-ci doit immédiatement donner suite à cette décision. Des copies de cette décision doivent être envoyées au directeur de district du M.R.S.V.C. et au postulant respectivement.

(r) *Limitation de l'appel.*—Le postulant ne doit faire qu'un seul appel touchant la question de savoir si une incapacité quelconque déterminée est imputable au service, s'est déclarée pendant le service ou a été aggravée par le service, mais dans les cas où le postulant, après demande spéciale à cet effet, convainc le Conseil de revision de district qu'il a découvert de nouvelles preuves établissant clairement la relation de son incapacité au service, le Conseil de revision de district peut permettre au postulant de faire appel et celui-ci peut agir de nouveau. Il ne doit être fait qu'un seul appel d'une décision portant sur le degré de l'incapacité du postulant, mais cet appel ne doit aucunement empêcher un nouvel appel de chacune des décisions rendues à la suite des examens périodiques.

6. Les Conseils de revision de district et le Conseil fédéral d'appel doivent jouir de tous les *pleins pouvoirs et autorisations accordés* aux commissaires aux termes des paragraphes suivants de la *loi des Enquêtes* (S.R.C. chapitre 104):—

(7.) Ce commissaire ou ces commissaires peuvent, pour les fins de cette enquête, entrer et rester dans tout bureau public ou dans toute institution publique et y ont accès à toutes les parties, et peuvent examiner tous papiers, documents, pièces justificatives, archives et registres de toute sorte qui appartiennent à ce bureau ou à cette institution; et ils peuvent assigner toute personne devant eux, et lui faire rendre témoignage sous serment, oralement ou par écrit, ou sur affirmation solennelle, si elle a le droit d'affirmer en matière civile; et tout commissaire peut faire prêter ce serment ou recevoir cette affirmation.

(8.) Le commissaire ou les commissaires peuvent émettre, sous leurs seings, un bref d'assignation, subpœna ou autre requisition ou assignation, enjoignant et commandant à toute personne y désignée de comparaître au temps et au lieu y mentionnés, et là et alors de déposer de tout ce qui est à sa connaissance à propos des faits qui font le sujet de l'enquête, et d'apporter et de produire tous documents, livres ou pièces qu'elle a en sa possession ou sous son contrôle, se rattachant au sujet de l'enquête, ainsi qu'il est dit plus haut; et toute personne peut être assignée de toute partie du Canada, en vertu de ce bref d'assignation *subpœna* ou de cette réquisition ou assignation.

2. Des frais de route raisonnables sont payés à toute personne ainsi assignée, lors de la signification du bref d'assignation *subpœna*, de la réquisition ou de l'assignation.

(9.) Si, à raison de la distance à laquelle quelque personne dont on désire avoir le témoignage demeure de l'endroit où sa présence est requise, ou pour toute autre cause, le commissaire ou les commissaires le jugent à propos, ils peuvent émettre une commission rogatoire ou quelque autre autorisation à tout fonctionnaire ou à toute personne y dénommée, l'autorisant à recevoir ce témoignage et à leur faire rapport.

2. Ce fonctionnaire ou cette personne, après avoir prêté serment devant un juge de paix de fidèlement remplir les devoirs dont elle est chargée par cette commission, a, à l'égard de ce témoignage, les mêmes pouvoirs qu'auraient eu le commissaire ou les commissaires, si ce témoignage eut été pris devant lui ou devant eux, et peut, de la même manière émettre sous son seing un bref d'assignation *subpœna* ou autre réquisition ou assignation, dans le but de contraindre toute personne à comparaître devant lui, ou à produire tous documents, livres ou pièces.

7. Des dispositions devront être adoptées en vue d'autoriser tous les règlements nécessaires concernant les *auditions*, la *pratique* et la *procédure* des Conseils de revision de district et du Conseil fédéral d'appel, et en vue d'*augmenter* ou de *réduire* le nombre de ces Conseils, ou l'un et l'autre, ou leurs limites territoriales selon que la nombre et l'importance des appels le peuvent exiger de temps en temps.

QUATRIÈME PARTIE

LOI DE L'ASSURANCE DES SOLDATS DE RETOUR

On a fait des représentations de la part des anciens soldats, à certaines des séances de la commission, demandant de proroger de nouveau le délai accordé par les dispositions de la loi de l'assurance des soldats de retour. Certaines propositions demandaient même la prorogation indéfinie de ce délai. Les raisons données à l'appui de cette demande étaient les suivantes:

(*a*) Que certains anciens soldats ne sont pas encore au courant des dispositions avantageuses de cette loi;

(*b*) Que, par suite des conditions économiques, certains anciens soldats qui, autrement, auraient bénéficié de cette loi ont été empêchés de ce faire;

(*c*) Que l'un des objets de l'assurance était de fournir aux anciens soldats un moyen de pourvoir aux besoins de leurs dépendants dans les cas où la pension n'était pas indiquée, et que les demandes de pension d'un certain nombre de soldats sont encore pendantes alors qu'ils travaillent à recueillir de nouvelles preuves et que ces demandes peuvent bien ne pas être encore réglées avant le 1er septembre 1923, date de l'expiration de la loi;

(*d*) Que des postulants à une pension pouvant un de ces jours établir leurs droits devant un Conseil d'appel ont, dans l'intervalle, été privés de l'argent provenant des pensions, argent qu'autrement ils auraient reçu et qui leur aurait permis de payer les primes de l'assurance.

La commission, dans la première partie de son enquête, a étudié avec soin toute la question du projet de la loi de l'assurance des soldats de retour. La première demande faite au nom des anciens soldats voulait que ceux qui sont atteints d'une incapacité de guerre, qui ont des dépendants et qui ne peuvent pas obtenir de l'assurance aux taux réguliers par suite de cette invalidité, puissent obtenir de l'assurance de l'Etat.

La difficulté s'est tout de suite présentée de détermnier si oui ou non cet état de mauvaise santé était ou n'était pas dû au service militaire. Comme la plupart des soldats n'avaient été licenciés que depuis peu de temps, on a cru qu'il était préférable, dans le but d'accorder toute concession au postulant et aussi d'éviter les ennuis et les dépenses d'un examen médical, d'admettre pendant une période d'un an, mais pas plus, que par suite de toute incapacité due au service militaire, l'assurance serait accordée à tous les anciens soldats avec ou sans dépendants, sans tenir aucunement compte de leur état de santé, ni du fait que l'aggravation était ou n'était pas due au service militaire. Evidemment, on n'avait pas l'intention de continuer pendant un délai plus ou moins long ce système d'assurance aussi facile, pour cette raison que tant que l'on pourrait se prévaloir des privilèges de la loi, tout soldat constatant qu'il est gravement malade souscrirait une police comportant le plus fort montant qu'il lui serait possible d'obtenir et en paierait la prime.

En conséquence, la loi telle qu'adoptée assurait non seulement l'ancien soldat atteint d'une invalidité de guerre, mais allait bien plus loin et mettait le postulant sans dépendants exactement sur le même pied que le postulant qui avait des dépendants sans tenir compte de son état de santé et du fait que l'affaiblissement de santé était ou n'était pas dû au service.

La commission est convaincue, à la lumière de la preuve, que la première intention était de limiter cette opération facile de la loi à un an, mais en réalité, comme on l'a finalement décrété, l'admission a été laissée libre pour un délai de deux ans expirant le 1er septembre 1922. En 1922, tel que complètement exposé dans le rapport précédent de la commission, on a introduit certaines restrictions que l'on a incorporées dans le statut et qui furent mises en vigueur le 1er juillet 1922. On a fait en même temps une concession en prorogeant la loi modifiée par des restrictions pour une autre année complète expirant le 1er septembre 1923.

La commission a, dans ses rapports précédents, exprimé des opinions qui, si on leur donne suite, auront pour résultat le paiement de toutes les demandes, tout comme s'il n'avait pas été apporté de restrictions à la loi depuis le 1er juillet 1922. Ces paiements nécessiteront probablement une dépense de plusieurs centaines de milliers de dollars. La commission est d'avis que si l'on suit cette opinion, on aura ainsi atteint le but complet de cette législation. De plus, la loi a été prorogée pour une autre année complète à l'avantage de ceux que les anciens soldats voulaient désigner en premier lieu, c'est-à-dire le soldat atteint d'une incapacité de guerre et possédant des dépendants, même lorsque sa demande d'assurance est faite sur son lit de mort.

On admet bien l'impossibilité de prévoir d'une manière précise la dépense en argent que comportera une loi de ce genre par suite de sa nature tout à fait nouvelle. Cependant, un calcul approximatif fait au cours des témoignages rendus devant cette commission estime le chiffre de la perte lors de l'arrivée à terme de l'assurance déjà en vigueur au mois d'avril 1923, à environ dix à douze millions de dollars.

Quant aux raisons apportées précédemment à l'appui de la demande d'une nouvelle prorogation de délai, la commission est d'avis:—

(1) Qu'au cours des deux dernières années l'on a donné la plus grande publicité aux caractéristiques avantageuses de la loi;

(2) Qu'au point de vue d'un projet de ce genre où la limitation de temps est la seule sauvegarde à la disposition de l'Etat, des considérations économiques de la part de chacun des postulants probables ne peuvent pas constituer des raisons suffisantes pour permettre de laisser l'Etat s'exposer ainsi indéfiniment à payer inévitablement de si fortes indemnités. Les prorogations de délai déjà concédées sont, de l'avis de la commission, tout et peut-être même plus que ce que les anciens soldats pouvaient attendre et que le pays peut faire en vue de faire face à une situation économique extraordinaire.

La commission a laissé entendre lors de ses séances publiques, tant à Winnipeg qu'à Toronto, lorsqu'il s'est agi d'étudier cette question, qu'elle désirait qu'il soit bien entendu que l'on ne devait pas remettre à plus tard les demandes d'assurance dans l'espoir que la commission ferait quelque chose ou recommanderait une prorogation de délai.

Etant donné ce qui précède et l'exposé complet de cette question dans le rapport de la commission dans la première partie de son enquête, tenant compte aussi du fait qu'il reste encore près de quatre mois pendant lesquels on peut se prévaloir des avantages de la loi, la commission est d'avis qu'elle ne serait pas autorisée à recommander une nouvelle prorogation du délai concédé par cette loi.

CINQUIÈME PARTIE

SERVICES DE PLACEMENT POUR LES SOLDATS DÉSAVANTAGÉS

On a demandé à la commission d'étudier brièvement la question de trouver un moyen approprié de venir en aide, en leur trouvant un emploi convenable, aux anciens soldats qui souffrent d'un désavantage physique grave provenant du service militaire. Ce sujet, de l'avis de la commission, a trait à l'un des plus importants problèmes concernant les soldats, qui se posent à l'heure actuelle en ce pays, et il semble que la solution en devienne de plus en plus difficile.

La commission ne peut espérer, même après avoir saisi une nouvelle occasion d'étudier cette question comme elle le mérite, de trouver une solution satisfaisante à un problème qui demeure insoluble dans tous les pays qui ont pris une part active dans la guerre et qui est le résultat, non seulement des conditions du service militaire, mais aussi d'une situation économique anormale générale dans le monde.

A la demande pressante des représentants des anciens soldats, la commission ne fait qu'effleurer, dans ce premier rapport intérimaire, une des phases de cette question brièvement étudiée dans les témoignages rendus devant elle, c'est-à-dire les moyens fournis par les autorités de l'Etat en vue de placer les anciens soldats désavantagés dans des emplois convenables.

Les autorités fédérales ont reconnu que ces hommes doivent être ainsi secourus et qu'on doit leur donner la préférence. Le M.R.S.V.C. a maintenu, comme faisant partie de son programme de rétablissement, une division des désavantagés dans seize de ses bureaux de district. Le but de ses divisions est d'intéresser ceux qui pourront avoir besoin d'employés à cette catégorie d'anciens soldats et de mettre ainsi l'emploi à la portée de l'homme.

Il existe aussi, dans chacune des provinces du Canada, un Bureau de placement provincial s'occupant de tous ceux qui se trouvent sans emploi et qui, officiellement, ne tient aucun compte spécial des anciens soldats désavantagés.

Relevant du ministère fédéral du Travail il existe aussi une division appelée le Service de placement du Canada. Cette division, dans le but d'aider à la solution du problème général du chômage, a conclu une entente avec toutes les provinces, à l'exception de la province du Nouveau-Brunswick, aux termes de laquelle l'Etat paie 50 p. 100 des frais d'entretien des Bureaux de placement provinciaux et, ceux-ci, en retour, font certains rapports à la division fédérale. Ces rapports sont ainsi demandés dans le but de rendre possible l'établissement de méthodes de chambre de compensation de sorte que le surplus des personnes sans emploi dans certaines parties du Canada, peut être placé dans d'autres parties du pays où la main-d'œuvre fait défaut.

Cela constitue à peu près la limite des travaux du gouvernement fédéral dans les questions de placement puisque, règle générale, cette question relève des provinces.

Le M.R.S.V.C. a fait tout son possible pour obtenir que les bureaux provinciaux de placement s'occupent de sa division des désavantagés, le ministère offrant de payer le coût total de l'augmentation des dépenses rendues nécessaires de ce chef. Des ententes à cet effet ont déjà été acceptées par les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Nouvelle-Ecosse et aussi par la cité

de Saint-Jean, N.-B., en particulier. Jusqu'ici, bien que les négociations soient en marche depuis près d'un an dans certains cas, aucune entente n'a encore été conclue avec les autres provinces. La commission a reçu l'assurance que le M.R.S.V.C. espérait que d'autres ententes seraient bientôt acceptées, mais les progrès peu importants réalisés dans ce sens jusqu'à ce jour ne nous permettent pas d'entrevoir pour un avenir prochain cette coordination d'efforts que la commission croit absolument nécessaire et impérieuse si les bureaux des provinces peuvent réellement faire un travail efficace en vue d'améliorer la situation.

Un des avantages de voir ces divisions des désavantagés du M.R.S.V.C. passer sous la direction des autorités provinciales c'est que celles-ci comptent près de cinq fois le nombre de bureaux par tout le Canada, et se trouvent par conséquent bien plus au courant de toutes les chances de placement.

Dans les provinces où cette entente entre le M.R.S.V.C. et les bureaux provinciaux n'est pas en vigueur, il est évident que les travaux du M.R.S.V.C. pour le compte des soldats désavantagés se font en concurrence directe avec les efforts des agences provinciales, puisque celles-ci comptent nécessairement un certain nombre d'hommes également désavantagés par suite d'incapacités physiques subies dans la vie civile.

Les hauts fonctionnaires du M.R.S.V.C. sont convaincus que la coordination des travaux de la division des désavantagés du ministère et de ceux des bureaux provinciaux donneraient des résultats satisfaisants. Ce qu'il importe, de l'avis de la commission, c'est que, cette opinion étant exacte, cette coopération doit se faire et le travail entrepris sans délai.

Il semblerait, par suite des travaux importants déjà accomplis par les autorités fédérales à l'égard des services des provinces, que ces mêmes autorités fédérales pourraient à bon droit demander que des ententes semblables à celles déjà faites avec le M.R.S.V.C. soient acceptées par les autres provinces, à plus forte raison par suite du fait que le M.R.S.V.C. consent à payer en entier les dépenses additionnelles que ce projet comporterait.

Il ne reste plus au M.R.S.V.C. qu'à multiplier les travaux de ses bureaux de placement et à travailler pour son propre compte dans tout le Canada. Cela comporte l'ouverture de nouveaux bureaux et la nomination d'un personnel d'administration nécessaire pour arriver à l'établissement d'un Bureau national de placement pour tous les anciens soldats désavantagés.

Nous soumettons respectueusement tout ce qui précède.

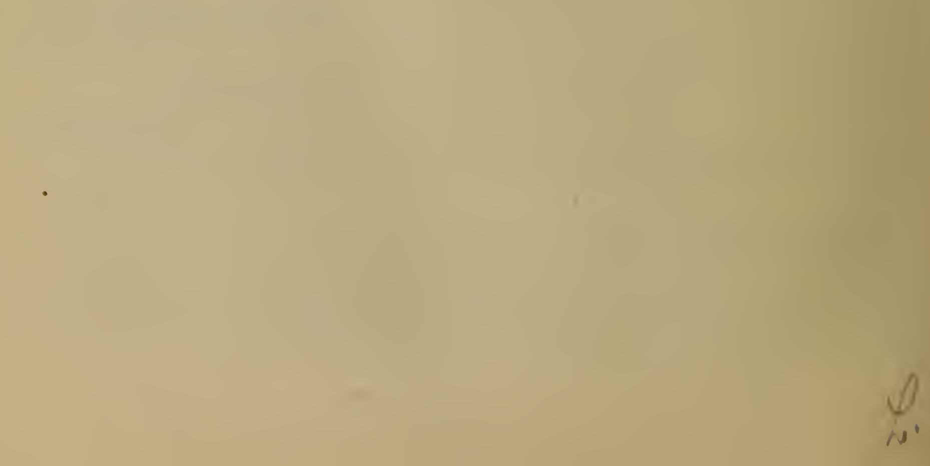
J. L. RALSTON,
Président.

WALTER McKEOWN,
Commissaire.

A. E. DUBUC,
Commissaire.

AVRIL, 1923.

TARIF DE TRANSPORT DU GRAIN SUR LES GRANDS LACS



COMMISSION ROYALE

S. J. McLEAN, LL.B.,
Président

Gén. T. L. TREMBLAY

LEVI THOMPSON

TARIF DE TRANSPORT DU GRAIN SUR LES GRANDS LACS

W. T. R. PRESTON,
Secrétaire.

(Traduit de l'anglais)

Publié par ordre du parlement



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

TABLE DES MATIÈRES

CONSEIL PRIVÉ DU CANADA

C.P. 118

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA

MERCREDI, le 17 janvier 1923

PRÉSENT:

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL

Attendu qu'on a fait des représentations au gouvernement de Son Excellence en faveur des producteurs et des trafiquants de grain, à l'effet que

(1) Il existe une coalition composée de compagnies de navigation canadiennes exerçant leur trafic sur les lacs Supérieur, Huron et Erié;

(2) Les expéditions de grain venant des provinces de l'Ouest passent par Fort-William et Port-Arthur avant d'atteindre les ports de l'Est et sont soumises aux taux de transport décrétés par la prétendue coalition;

(3) La prétendue coalition exerce son monopole par l'entremise d'un amalgame de compagnies de navigation et d'armateurs trafiquant sur lesdits Grands lacs;

(4) La prétendue coalition, ou corps dominant, par l'autorité qu'elle exerce sur la masse du tonnage des navires canadiens faisant le service des lacs précités, exerce une influence dominante sur le transport du grain entre les ports de l'Ouest et les ports de l'Est et abuse de son autorité en exigeant des taux excessifs pour le transport du grain;

(5) La prétendue coalition ou trust d'armateurs dispose de l'autorité absolue de fréter les navires ou accorder de l'espace pour le transport du grain sur lesdits lacs entre les ports canadiens, et ladite prétendue coalition refuse de louer de l'espace aux dits courtiers, marchands ou négociants de grain (à peu d'exception près), à moins que lesdits courtiers, marchands ou négociants consentent à assurer leurs cargaisons par l'entremise de ladite prétendue coalition ou trust d'armateurs;

(6) Les primes d'assurance demandées et exigées par ladite prétendue coalition sont plus élevées que les primes par ailleurs demandées auxdits courtiers, marchands ou négociants;

(7) Ladite prétendue coalition, en demandant pour le transport du grain aux ports canadiens, des taux plus élevés qu'elle n'exige à la même époque pour le transport du grain de Fort-William et Port-Arthur à Buffalo, favorise le port de Buffalo, dans l'Etat de New-York, E.-U. d'A., au détriment des ports canadiens de la baie Georgienne et du lac Erié;

(8) Ladite prétendue coalition, par la haute main qu'elle exerce sur le tonnage canadien desdits Grands lacs, exige parfois des taux plus élevés pour le transport de Fort-William et Port-Arthur aux ports des lacs de l'Est que les compagnies de navigation américaines ne demandent pour transporter le grain américain de Chicago ou Duluth à Buffalo ou autres ports américains de l'Est des lacs;

(9) Ladite coalition, en réglementant les taux de transport et en exigeant que les expéditeurs, les courtiers et les marchands de grain assurent leur marchandise aux taux élevés qu'elle établit, a injustement et substantiellement amené l'enchérissement du transport et de la manipulation des produits naturels des provinces de l'Ouest;

(10) Les conditions susdites du transport des produits des provinces de l'Ouest sont préjudiciables au grand nombre des agriculteurs desdites provinces en ce qu'elles les empêchent d'avoir raisonnablement et librement accès au marché mondial; elles empêchent aussi lesdits agriculteurs d'obtenir le prix juste et raisonnable qu'ils pourraient autrement recevoir de leurs produits.

Et attendu que l'existence d'un monopole ou coalition de personnes, intérêts, compagnies ou corporations exploitant ou réglementant, pour leur bénéfice personnel, les facilités de transport des principales voies d'eau par lesquelles est transportée la masse des produits naturels des provinces de l'Ouest, est préjudiciable à l'intérêt général, grève les agriculteurs d'un fardeau onéreux, constitue une menace à la colonisation et au développement des provinces des prairies et impose au commerce général des restrictions qui entravent toute la vie commerciale, industrielle et financière du Dominion.

Par conséquent, Son Excellence le Gouverneur général en conseil se plaît à autoriser et autorise par les présentes l'émission d'une commission, en vertu de la Partie 1 de la Loi des enquêtes, Statuts Revisés du Canada, 1906, et ses modifications, nommant Simon James McLean, sous-président de la Commission des chemins de fer, Ottawa, membre et président; Levi Thompson, avocat, de Qu'Appelle, Sask., et le général T. L. Tremblay, Québec, P.Q., membres de la commission d'enquête pour s'enquérir des représentations susdites dont le gouvernement de Son Excellence a été saisi; ainsi que des relations et arrangements qui existent entre les compagnies de navigation et les intérêts fusionnés ou coalisés pour le transport et l'assurance du grain sur les navires qui traversent lesdits Grands lacs;

Pour s'enquérir des efforts que fait la coalition des compagnies de navigation pour régler le tarif de transport, et des conditions qui gouvernent le transport du grain des ports de Fort-William et de Port-Arthur;

Pour s'enquérir du tarif pour le transport du grain par les navires qui font la traversée des Grands lacs entre Duluth, Milwaukee et Chicago et les ports de l'est des lacs, en regard des taux courants pour le transport du grain aux ports de l'est des lacs par les navires contrôlés et régis par la prétendue coalition qui réglemente le transport canadien sur les lacs de Port-Arthur et Fort-William aux ports de l'est, et pour faire, nonobstant l'énumération précitée, toute autre enquête et recherche que la commission jugera nécessaire, et pour cette fin ladite commission royale pourra faire comparaître les personnes et produire les documents, etc., etc.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

A Son Excellence le Gouverneur en conseil:

RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE NOMMÉE POUR S'ENQUÉRIR DES TAUX DE TRANSPORT ET DE L'ASSURANCE DU GRAIN SUR LES LACS.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Nous, les commissaires nommés par l'arrêté en conseil du 17 janvier 1923, pour nous enquérir des taux de transport et de l'assurance du grain sur les lacs, avons l'honneur de présenter notre rapport à Votre Excellence.

La commission a tenu ses premières séances à Winnipeg le 12 février 1923; Toronto et Ottawa. Les commissaires ses rendirent également à Duluth, Milwaukee, Chicago, Cleveland et Buffalo, afin de s'enquérir des conditions existant à ces ports américains relativement au tarif et à l'assurance du grain transporté sur les lacs.

Respectueusement soumis,

(Signé) S. J. McLEAN,
LEVI THOMPSON,
T. L. TREMBLAY.

OTTAWA, 14 mai 1923.

I

Il a été allégué dans les témoignages qu'il existait des différences radicales entre le trafic effectué sur les lacs par les navires américains et le trafic des lacs exercé par les navires canadiens; il fut aussi allégué que pendant qu'au Canada la production du grain est une industrie fondamentale, la situation est différente aux Etats-Unis.

II

Le tableau sommaire suivant tiré du rapport annuel de la "Lake Carriers' Association" de 1922, indique le trafic effectué par les cargo-boats américains et canadiens faisant le transport en vrac pendant la prériode écoulée entre 1915 et 1922:

TABLEAU I

Année	Minerai de fer	Charbon	Grain, catégories diverses	Pierre, tonnes nettes	Total, tonnes nettes
1922	42,613,726	19,868,925	14,267,020	7,592,137	89,454,848
1921	22,300,726	26,660,652	12,470,405	3,925,705	68,033,575
1920	58,527,226	26,409,710	6,736,348	7,821,980	106,518,531
1919	47,177,395	26,424,068	6,091,703	6,407,285	91,761,238
1918	61,156,732	32,102,022	6,548,680	7,467,776	114,614,018
1917	62,498,901	31,192,613	7,161,716	6,748,801	115,100,399
1916	64,734,198	28,440,483	10,555,975	5,553,927	117,052,686
1915	46,318,804	26,220,000	11,098,815	3,854,106	93,049,981

Les chiffres de l'année 1922 indiquent que le grain de toutes catégories transporté en vrac sur les cargo-boats américains et canadiens, forme 16 p. 100; réparti sur toute la période couverte par le tableau, le grain représente 10 p. 100.

Des 14.2 millions de tonnes nettes de grain transporté sur les Grands lacs en 1922, 7.8 millions, ou 55 p. 100, venaient de Fort-William et Port-Arthur, laissant 6.4 millions de tonnes nettes de grain américain transporté sur les Grands lacs, c'est-à-dire en déduisant le grain transporté par les navires canadiens sur les Grands lacs et en tenant compte du charbon et du minerai américain transporté sur les navires canadiens, le grain américain transporté était d'environ 8 p. 100 du tonnage américain des lacs.

III

On a insisté dans les témoignages sur l'importance du tonnage du minerai de fer. Le minerai de fer est transporté à un taux contractuel pour la saison et le trafic est assez bien réparti sur tous les mois. En 1922, le tarif de Ashland et des ports du lac Supérieur à Buffalo était de 70c. la grosse tonne de 2,240 livres; en 1921, il était de 80c. De Marquette, le tarif était de 63c. en 1922. De Escabana au lac Erié, 52c. $\frac{1}{2}$, et au lac Michigan et Milwaukee, 42c.

Les témoignages révèlent que les navires canadiens transportent moins de 5 p. 100 du minerai de fer. Les navires canadiens ne transportent que les expéditions destinées au Sault canadien et à la Pointe-Edouard.

Les témoins américains affirment que le minerai de fer constitue le trafic principal des gros cargo-boats américains transportant le fret en vrac.

La *United States Steel Corporation* possède une immense flotte qui transporte exclusivement le minerai de fer. Ces navires ont transporté du grain pendant la guerre; mais, à cette exception près, on a trouvé plus avantageux de se borner au transport du minerai, en utilisant à cette fin les appareils de chargement et de déchargement dont cette industrie est abondamment munie. Le 7 septembre 1921, on chargea le *D. G. Kerr,* à Two-Harbours, de 12,508 grosses tonnes de minerai, en 15 minutes et $\frac{1}{2}$. La même cargaison fut déchargée le 12 septembre, à Conneaut, en 3 heures et 5 minutes.

En outre, il est une quantité considérale de minerai transporté par des navires qui transportent également du grain, et on nous a démontré que le fret sur le minerai influe considérablement sur le tarif du grain. Si l'on répartit le taux de 70c. susmentionné par unité de boisseau, cela représente pour le blé 1c. $\frac{7}{8}$.

L'avantage que comporte le trafic du minerai aux Etats-Unis provient de ce qu'il est assez également réparti sur toute la saison. Il est à propos de citer le tableau sommaire suivant tiré du rapport de l'Association des transporteurs des lacs et contenant le tonnage de minerai:

TABLEAU 2

	1922	1921	1920	1919
Avril	136,161	176,211	230,854	1,412,239
Mai	1,585,305	2,594,027	6,976,685	6,615,341
Juin	6,629,711	3,600,989	9,233,566	7,980,839
Juillet	8,942,336	4,847,687	9,368,606	9,173,429
Août	9,016,426	4,329,158	9,270,763	4,423,133
Septembre	6,801,299	3,913,122	8,923,482	9,171,550
Octobre	6,081,386	3,233,081	8,848,986	6,261,883
Novembre	3,410,934	466,451	5,305,738	3,152,319
Décembre	9,626	....	99,146	46,662

Vu l'absence de renseignements, quant au surplus de minerai, s'il y en a, pour chaque mois, en excédent de ce qui est transporté par les navires de la *United States Steel Company,* et vu l'absence de tout renseignement quant au tonnage disponible des navires à grain pour le transport de ce surplus, s'il y en a, on ne saurait ajouter d'autres commentaires.

IV

Le tonnage de pierre à chaux, doublé pendant les huit dernières années, se rattache à l'industrie du minerai. Ce trafic entre sous le chapitre "Pierre" dans le tableau I. Ce trafic ne fait pas l'objet d'une concurrence notable par les cargo-boats transportant le grain en vrac. Ce sont surtout les navires de la *United States Steel Corporation* qui transportent la pierre à chaux. Le nombre de navires munis d'appareils automatiques de déchargement spécialement adaptés à ce genre de travail va toujours croissant. On obtient la pierre à chaux de l'île Kelly, sur le lac Erié, et de Calcite, dans le Michigan-nord. Le transport de Calcite à South-Chicago se fait à la navette, les navires étant chargés de pierre à chaux à l'aller et vides au retour.

V

Le charbon transporté en 1922, tel qu'indiqué au tableau 1, forme 20 p. 100 du tonnage total. Il forme une moyenne de 29 p. 100 pour la période des huit ans.

Il faut imputer à la grève d'avril à septembre la petite quantité de charbon transportée en 1922.

Un témoin américain a prétendu que dans les années normales il est transporté de 30 à 35 millions de tonnes de charbon bitumineux et d'anthracite; que par ordre d'importance le charbon vient après le minerai de fer; que sur 30 millions de tonnes, 3 millions seulement sont transportées à des ports canadiens par des navires américains et canadiens et que les navires canadiens ne transportent que 1,500,000 tonnes.

En 1922, à partir de l'ouverture de la navigation à la fin d'août, il ne fut transporté que peu de charbon bitumineux à cause de la rareté amenée par la grève, mais, en septembre, octobre et novembre, on en a transporté une très grande quantité, près de 13,300,000 tonnes sur un total de 18,522,142 tonnes pour l'année.

On a transporté en 1922 une quantité particulièrement minime de charbon des ports du lac Erié à Montréal, seulement 214,000 tonnes contre 767,000 en 1921 et 1,415,000 tonnes en 1920.

En 1922, on n'a transporté à Duluth par le lac Supérieur, que la moitié du charbon qui a été expédié pendant chacune des dix années précédentes.

VI

Il y a corélation entre ces éléments transportés. La pierre ne saurait entrer dans la cargaison des navires qui transportent le grain. Le minerai influe sur le tarif en ce que les navires à grain peuvent remplacer les navires de la *United States Steel Corporation.* Le minerai ne saurait constituer la cargaison de retour, puisqu'il est expédié des mines du Minnesota dans la même direction que le grain. Le transport du minerai de fer est presque nul après le 15 novembre, car vers cette date ou un peu plus tôt la gelée empêche de le transporter en vrac.

On peut charger les navires de charbon pour le voyage de retour. Pendant la saison de 1922, sur un total de 19,868, 925 tonnes de charbon indiquées au tableau 1, il a passé, par les canaux du Sault dans la direction ouest, 9,461,018 tonnes dont environ 7 p. 100 d'anthracite.

En 1922 on a accordé un tarif de 40c. la grosse tonne pour le transport du charbon des ports du lac Erié à la tête des lacs. La distance de Duluth à Buffalo étant de 996 milles, cela représente 4 milles par tonne-mille. Voici le tarif des autres ports: Shepoygan, Wisconsin, 55c.; Milwaukee, ou Waukegan, 55c.; Chicago-sud ou Indian-Harbour, 55c.; Chicago, 65c. A la fin de la saison on a demandé jusqu'à $1 et même plus.

VII

Le tonnage total des navires américains et canadiens, y compris les cargo-boats en acier et en bois et les allèges pouvant passer dans les canaux et adaptés au transport du minerai, du charbon, du grain et de la pierre à chaux sur les Grands lacs et les canaux, est de 2,463,623 grosses tonnes réparties comme suit:—

Navires enregistrés aux Etats-Unis 2,130,398 grosses tonnes
Navires au Canada.. .. .. 333,225 " "

Le tonnage brut est basé sur le volume intérieur du navire calculé en unités de 100 pieds cubes. Le tonnage enregistré ou net, c'est le tonnage brut moins l'espace occupé par la machinerie, les soutes, etc.

Le tableau 3 démontre que les cargo-boats en acier transportant les marchandises en vrac fournissent une grande partie du tonnage total; dans cette catégorie de navires le tonnage des navires canadiens représente 10.6 p. 100 du tonnage total. Les témoignages démontrent aussi que les gros navires en acier faisant le transport en vrac remplacent les petits navires sur les lacs dans le trafic du minerai, du charbon et du grain, à cause de leur capacité de transporter plus économiquement les grosses cargaisons.

Aux époques normales une très grande proportion des cargo-boats en acier américains faisant le transport en vrac sont occupés au transport du minerai, et du charbon au retour, et ces navires ne sont pas disponibles pour le transport du grain. Toutefois quand le tarif du grain est élevé, un certain nombre des navires qui transportent le minerai sont transférés au transport du grain, particulièrement aux époques où le trafic du minerai diminue. Le transport du minerai cesse entre le 15 et le 20 novembre.

Tableau 3—TONNAGE DES NAVIRES AMÉRICAINS ET CANADIENS FAISANT LE TRANSPORT EN VRAC SUR LES GRANDS LACS

Désignation	Tonnage brut américain	Tonnage brut canadien	Tonnage brut américain et canadien	Pour-cent canadien
				%
Cargo-boats en acier transportant en vrac le minerai, le charbon, le grain et la pierre..	1,956,189	231,962	2,188,151	10·6
Allèges en acier transportant en vrac le minerai et le charbon	88,075	3,265	91,340	3·5
Cargo-boats portant en vrac une cargaison multiple de minerai, de charbon et de grain	6,704	6,765	13,409	50·0
Allèges portant en vrac une cargaison multiple de grain, pulpe et charbon	673	3,741	4,414	84·7
Cargo-boats en bois portant en vrac du minerai du charbon et du grain	43,917	51,299	95,216	54·0
Allèges en bois transportant toutes marchandises	34,480	36,2 53	71,093	51·0
Tous cargo-boats et allèges	2,130,398	333,225	2,463,623	13·5
Cargo-boats transportant les marchandises emballées	100,462	27,968	128,430	21·8
Navires à passagers et à marchandises...	69,541	24,853	94,394	26·3
Grand total	2,300,401	386,046	2,686,447	14·4

VIII

Tel qu'indiqué au tableau 1, la quantité totale de grain américain et canadien transportée des ports du lac Supérieur et Michigan fut de 14,267,020 tonnes nettes en 1922, contre 12,470,405 tonnes nettes en 1921, soit l'équivalent de 509,411,113 boisseaux de grain pour 1922 et 461,137,200 boisseaux de grain pour 1921.

En 1922, on a transporté de Port-Arthur et Fort-William 124,653,617 boisseaux de grain de toutes espèces aux ports canadiens et 150,226,000 boisseaux aux ports américains, formant un grand total de 274,879,617 boisseaux de grain de toutes espèces aux ports américains et canadiens.

Le transport de Port-Arthur et Fort-William s'est effectué de la façon suivante:

Aux ports de la Baie et Goderich..	71,000,000	boisseaux
A Port-Colborne et aux ports du St-Laurent	53,000,000	"
Total..	124,000,000	

C'est le trafic du grain qui est le plus volumineux au Canada. Il est généralement peu considérable jusque vers la fin d'août. Les navires canadiens transportent pendant cette saison une grande partie du grain américain. En 1922 les navires canadiens ont transporté 45.5 millions de boisseaux de Duluth, Chicago, Milwaukee et Buffalo aux ports canadiens. Environ les neuf-dixièmes du trafic des navires canadiens, provenant de Duluth, Chicago et Milwaukee, était destiné aux ports de la Baie et à Goderich.

IX

La quantité de grain américain transporté—non seulement par les navires canadiens—de Duluth, Supérieur, Chicago et Milwaukee aux ports de la Baie, Goderich et Port-Colborne, s'est élevée, en 1922, à 77.9 millions de boisseaux contre 81.4 millions de boisseaux, en 1921. Les chiffres précités sont cités des registres des *Boards of Trade* de Duluth et Chicago et de la Chambre de commerce de Milwaukee.

De la quantité totale de grain transporté de la tête des lacs, côté canadien, la *Standard Shipping Company* a nolisé, en 1922, 54 pour 100 du grain transporté par les navires canadiens et 27 pour 100 du grains transporté par les navires américains, soit une moyenne totale de 40 pour 100. Un examen du trafic effectué par cette firme révèle assez bien le caractère général de ce trafic. Elle possède le droit exclusif de transporter le tonnage de la *Canada Steamship Lines, Ltd.*, et la Pièce 231, qui indique les cargaisons transportées par les navires de la *Canada Steamship Lines, Ltd.*, sur la section occidentale des lacs, contient des renseignements intéressants.

TABLEAU 4

	Tonnes
1920—	
Cargaisons	3,088,813
Pierre	46,703
Charbon	518,756
Minerai	957,747
Grain	995,680
Non réparties par catégories	569,927
1921—	
Cargaisons	2,930,355
Pierre	9,487
Charbon	755,879
Minerai	306,039
Grain	1,858,950
1922—	
Cargaisons	2,495,295
Pierre	....
Charbon	191,631
Minerai	424,416
Grain	1,879,248

Donné par pour-cent, le résultat est le suivant:

	1920 pour-cent	1921 pour-cent	1922 pour-cent
Pierre	1·2	0·5	....
Charbon	16·8	25·7	7·6
Minerai	31·0	10·4	17·0
Grain	32·2	63·4	75·3
Non réparti	18·6	....	....

La moyenne du minerai pour les trois années est de 19.8 pour 100. Pour la même période le charbon, qui constitue la cargaison de retour, donne une moyenne de 17.2 pour 100 du total. Le tarif pour le charbon transporté par les navires canadiens fut de 40, 50 et 55 *cents*. Il prévalut un taux excessif ou de fin de saison de $1. Comme on l'a déjà signalé l'étude de ce tarif se continue.

Dans le transport du charbon à la tête des lacs, les navires américains jouissent d'une situation privilégiée, car ils peuvent faire escale à Fort-William et Port-Arthur en route pour Duluth et Supérieur. En 1922, les navires américains ont transporté 90 p. 100 de l'approvisionnement de charbon de Port-Arthur, Jack-Fish et Fort-William; en 1921, 66 p. 100; en 1913, année illustrative de la situation antérieure à la guerre, le pour-cent était de 85.

X

Tel que démontré à la Pièce 146, les expéditions totales de grain transportées en 1921 de Fort- William et Port-Arthur, comprenant le blé, l'avoine, l'orge, le lin et le seigle, s'élevèrent à 217.8 millions de boisseaux, dont le blé comptait pour 70 p. 100. 45 p. 100 des expéditions de grain furent dirigées vers les ports américains des lacs. Sur le total de 153.9 millions de boisseaux de blé transportés, 55 p. 100 le furent par les ports américains des lacs et 93 p. 100 de cette quantité par Buffalo. Du 1er septembre à la clôture de la navigation, en 1921, sur un total de 116.3 millions de boisseaux de blé, 63 p. 100 furent transportés aux ports américains, dont 60 p. 100 à Buffalo seul.

Sur un total de 274.8 millions de boisseaux de blé, avoine, orge, lin et seigle, le blé comptait pour 82 p. 100. 55 p. 100 du grain transporté fut dirigé vers les ports américains, et 83 p. 100 du grain transporté par les ports américains des lacs passa par Buffalo.

Pendant la période écoulée du 1er septembre à la clôture de la navigation en 1922, 48 p. 100 des 166 millions de boisseaux de blé transporté furent expédiés à Buffalo, alors que le total pour tous les ports américains des lacs fut de 60 p. 100.

La Pièce 334 indique tout le grain transporté par eau de la tête des lacs par les navires américains et canadiens comme étant l'équivalent de 265,508,-000 boisseaux de blé.

Les totaux mensuels du tableau suivant indiquent les fluctuations du trafic. On a omis les trois derniers chiffres. La lettre C représente les navires canadiens; la lettre A les navires américains.

TABLEAU 5

			Total
Avril	C —	8,003	
	A —	6,002	14,005
Mai	C —	17,577	
	A —	8,549	26,126
Juin	C —	11,651	
	A —	554	12,205
Juillet	C —	12,151	
	A —	4,031	16,182
Août	C —	8,010	
	A —	2,320	10,330
Septembre	C —	17,675	
	A —	13,954	31,629
Octobre	C —	21,972	
	A —	31,314	53,286
Novembre	C —	23,751	
	A —	55,586	79,337
Décembre	C —	8,706	
	A —	13,702	22,408
		265,508	265,508

29.6 p. 100 du trafic de la saison fut effectué pendant la période d'avril à août inclusivement.

XI

L'une des principales différences entre le tarif des lacs et le tarif des chemins de fer c'est que le premier est moins stable que le dernier.

L'une des caractéristiques fondamentales de la politique du Parlement touchant le transport ferroviaire comporte la publicité qu'il faut donner aux changements de tarif et la nécessité de donner avis des changements projetés. La Loi des chemins de fer stipule que le tarif étalon ou maximum soit approuvé par la Commission des chemins de fer du Canada. Ces taux sont publiés dans la *Gazette du Canada* et on ne peut les majorer. Les chemins de fer transportent la plus grande partie des marchandises à des taux inférieurs aux taux réguliers. Ces taux réduits sont ceux des tarifs spéciaux de marchandises. Il est prescrit que la compagnie devra déposer au bureau de la Commission, au moins trois jours avant sa mise en vigueur, tout tarif spécial de marchandises comportant une modification antérieurement autorisée et qu'elle devra afficher trois jours avant ladite date, dans un endroit convenable, accessible au public pendant les heures de bureau, une copie dudit tarif. Il est également prescrit que la compagnie devra semblablement donner un préavis de trente jours de tout tarif spécial de marchandises augmentant le tarif antérieurement autorisé; toutefois, s'il y a objection au dit tarif déposé au bureau de la commission, le fardeau de la preuve nécessaire pour justifier l'augmentation projetée incombera à la compagnie qui dépose le dit tarif—(Article 361, paragraphe 2 et 3).

De plus, il est devenu d'usage, et cela est sanctionné par la Loi des chemins de fer, que les intéressés en appellent à la Commission contre les augmentations projetées par les voituriers, et si l'on prouve *prima facie* que la suspension s'impose, le tarif est suspendu ou désavoué; dans le cas de suspension la compagnie peut demander une audition pour justifier son attitude.

La réglementation du tarif des chemins de fer canadiens, de même que la réglementation des chemins de fer américains, vise à la stabilisation. On a reconnu que la fluctuation des tarifs de chemins de fer paralyse le commerce. La législation atteste la nécessité de donner beaucoup de publicité aux changements du tarif. Comme conséquence de cette politique, il est nécessaire que les taux ne soient pas trop fréquemment changés.

XII

Le grain forme la grande partie du trafic des lacs au Canada. Le commerce du grain est basé sur des transactions anticipées. Les dépositions faites devant la commission démontrent qu'en général le commerce est exercé par des individus qui louent les navires avant d'acheter le grain. En certains cas les arrangements sont pris longtemps avant la date de l'expédition du grain; en d'autres cas, quand il s'agit de tonnage rapproché, les négociations ne sont entamées que peu de temps avant l'expédition. Quelquefois les grainetiers ne louent les navires qu'au moment de l'arrivée du grain au port; mais les témoignages démontrent que la règle générale est de louer l'espace longtemps avant le moment de l'expédition.

Dans le cas du transport ferroviaire le contrat n'affecte aucunement le tarif. La loi des chemins de fer autorise la négociation d'un traité pour le transport subséquent des marchandises, mais, au moment de l'expédition, c'est le tarif alors en vigueur qui s'applique; si les marchandises sont expédiées, disons, en vertu d'un contrat négocié trois mois plus tôt et si d'autres marchandises sont expédiées sans contrat préalable, le fait qu'il y a contrat dans un cas et qu'il n'y en a pas dans l'autre ne soustrait pas les marchandises au tarif en vigueur au moment de l'expédition. Le chemin de fer ne peut faire de distinction entre deux expéditions de même nature transportées dans des conditions semblables à ou vers la même époque, quand la seule différence entre les deux est que l'une a été assurée au chemin de fer et que l'autre ne l'a pas été.

XIII

A cause du caractère du commerce du grain le tarif de transport est convenu longtemps à l'avance. L'exemple le plus frappant auquel on a attiré notre attention ressort de la Pièce 236, qui comporte un contrat négocié par la *Armour Grain Company* le 25 janvier 1922. Il s'agissait d'expéditions à être transportées de Port-Arthur ou Fort-William aux ports de la baie Georgienne au cours du mois de mai. On devait, dans un cas, transporter un million de boisseaux de blé à 2c. et dans l'autre, deux millions de boisseaux à 1c $\frac{3}{4}$.

Les contrats stipulent des dates diverses. Une Pièce révèle qu'un contrat devait être exécuté "au cours des dix premiers jours après l'ouverture de la navigation". Le taux mentionné est de 3c. Un autre contrat, daté le 17 mars, comporte une cargaison devant être transportée à Montréal "au début de la saison". Le 6 avril on négocie une expédition à Montréal pour "la première quinzaine de juillet". Le *Glenlivet* a été nolisé à 2c. $\frac{1}{2}$ par *James Richardson and Son,* pour faire le transport aux ports de la baie pendant toute la saison, excepté le dernier voyage.

On a conclu des arrangements avec les minoteries leur assurant, à certaines conditions, un tarif différentiel pour le voyage d'aller. Généralement on fixe un minimum pour le tarif d'aller sans différentielle. Quand les taux excèdent ce minimum on accorde une différentielle de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ *cent* en marge du tarif d'aller. La quantité et la régularité de la livraison paraissent être les facteurs essentiels. La minoterie s'engage à fournir à la compagnie de navigation tout le grain que cette dernière requiert pour toute la saison de navigation. Parfois la minoterie s'engage à fournir des expéditions mensuelles minimum pour une période donnée, par exemple, depuis la première quinzaine de septembre à la première quinzaine de novembre.

Relativement aux périodes de longue portée, mentionnons qu'un navire fut loué le 12 mai pour transporter une cargaison à Colborne le 6 juin. Une autre pièce révèle qu'un contrat fut conclu le 10 avril pour le transport d'une cargaison devant être expédiée "au cours de la dernière quinzaine de juin". Un autre

contrat de la même date stipule une expédition "au cours de la dernière quinzaine de juillet". Un autre contrat fait le 25 août comporte expédition "au cours de la dernière quinzaine d'octobre"; un autre contrat, négocié par la même firme à la même date avec la même agence de navigation, comporte expédition "pendant la première quinzaine de novembre". D'autres contrats contiennent la mention "aujourd'hui", "demain", "au commencement de la semaine prochaine".

En ce qui concerne le tarif pour le transport aux ports de la baie et à Goderich, du 1er septembre 1922 à la clôture de la navigation, un examen de la Pièce 82 démontre la fluctuation des taux. Cette pièce traite, entre autres choses, du tarif des navires affrétés par la *Standard Shipping Company* pendant la saison de 1922. Le tarif coté s'applique au blé et est donné par boisseau:

Du commencement au 26 septembre le tarif était de 3c. aux ports de la baie et à Goderich.

Le 27 et le 28 le tarif était de 3c. ½ et 4c.
Le 29 le tarif était de 3c ½.
Le 30 il était de 3c. et 4c.
Le 3 et le 4 octobre le taux était de 4c.; toutefois, un contrat postérieur à cette dernière date stipulait un taux de 3c. ½.
Du 4 au 15 octobre le taux était de 4c.
Le 15 on exigea aussi un taux de 6c.
Le 16 octobre le tarif était de 3c. ⅛ et 4c.
Le 17 octobre le tarif était de 4c. et 6c.
Le 20 octobre le tarif était de 4c. et 6c.
Du 21 au 25 octobre le tarif était de 4c.; il y figure aussi un taux de 9c. pour le 25.
Le 28 octobre le tarif était de 6c. et 4c.
Les 29 et 30 octobre le tarif était de 4c.; un taux de 6c. est indiqué pour le 30.
Le 31 octobre le tarif était de 4c. et 6c.
Le 2 novembre le tarif était de 9c.
Le 3 novembre les taux de 9c. ¾, 4c. et 8c.
Le 4 novembre le tarif fut de 11c.
Le 5 novembre les taux furent de 4c. ½, 11c. et 8c.
Le 7 novembre le tarif fut de 4c. ½, 5c., 11c. et 8c.
Le 8 novembre le tarif était de 8c.
Le 10 novembre les taux furent de 5c. et 8c.
Le 11 novembre le tarif était de 8c.
Le 12 novembre le tarif fut de 8c. et 9c. ½.
Le 13 novembre les taux furent de 4c. ½, 7c. et 8c.
Le 14 novembre le tarif fut de 5c.
Le 16 novembre le tarif fut de 5c. et 8c.
Le 17 et le 18 novembre le tarif fut de 5c.
Un taux de 10c. figure aussi pour le 18 novembre.
Le 19 novembre le tarif fut de 8c. et 5c.
Le 20 novembre les taux furent de 10c. et 7c. ¼.
Le 21 novembre le tarif fut de 8c.
Le 22 novembre le tarif fut de 5c. et 8c.
Le 26 novembre le tarif fut de 8c. et 10c.

Les différences signalées dans le tarif, si l'on tient compte du nombre de contrats et confirmations, ne valent que pour les dates stipulées aux contrats.

Un autre facteur qui influe sur le temps ce sont les marchandises emmagasinées pendant l'hiver. Par exemple, on a négocié, dès le 31 août 1922, un contrat pour le transport, à un port américain, de marchandises devant être emmagasinées l'hiver suivant.

XV

La situation est la même aux Etats-Unis. Dix-sept taux différents prévalurent à Milwaukee en 1921, une saison d'environ 271 jours; l'écart varia de 1c. ¾ à 4c. ½. En 1922, une saison d'environ 282 jours, il y eut 46 taux variant de 2c. à 6c. ¼. Durant une saison d'environ 250 jours, il y eut, pour le transport du blé de Chicago à Buffalo, 22 taux variant de 1c. .75 à 4c. .75.

Alors que le tarif du blé fut très changeant, la farine, pendant la saison commencée le 15 avril et terminée le 29 décembre 1922, fut transportée de Chicago à Buffalo, par voie des lacs, au taux uniforme de 30c. le baril.

Pour le transport à Buffalo et aux ports américains du lac Erié, il fut négocié deux contrats le 29 septembre pour le transport de blé, les deux par le même individu et comportant des expéditions devant être faites dans les premiers dix jours d'octobre. Le taux fut de 5c. dans un cas et de 5c ¼ dans l'autre.

On peut citer d'autres exemples de fluctuations. Pour citer la même liste de contrats, une convention fut conclue le 6 octobre pour une expédition de blé devant avoir lieu le 8; le taux était de 5c. ½. Un autre contrat, conclu le même jour par le même individu, pour expédition de blé "cette semaine", stipulait le taux de 5c.

XVI

La diversité de ces taux peut créer, et dans certains cas crée, une situation bizarre lorsque le navire porte des fragments de cargaison de grain de même espèce mais sujets à des taux divers; c'est-à-dire qu'on peut transporter du grain à des taux réduits, probablement concédés par un contrat conclu longtemps à l'avance, et aussi du grain de même espèce frappé d'un taux plus élevé fixé par un contrat récemment négocié.

Un gros expéditeur a affrété 161 navires. Sur 27 il a chargé des cargaisons de 10,000 à 25,000 boisseaux; sur 25, de 25,000 à 50,000 boisseaux. Une cargaison ne contenait que 4,000; une autre, 5,000.

Les témoignages démontrent que le transport par cargaisons complètes est chose beaucoup plus générale aux Etats-Unis qu'au Canada, et on a prétendu que la location de l'espace sans tenir compte du poids constituait un avantage pour le petit expéditeur canadien. Alors que dans certains cas il y a prépondérance de cargaisons complètes, il n'appert pas que la chose soit aussi générale aux Etats-Unis qu'on l'a prétendu.

Une étude basée sur les renseignements contenus à la pièce 82, sur l'affrétement des navires par la *Standard Shipping Company* pour la saison de 1922, révèle les détails suivants sur les cargaisons complètes (un affréteur unique) et le nombre de navires affrétés par un, deux, trois, quatre, cinq, et même au delà de cinq expéditeurs:—

TABLEAU 6

A	Cargaison unique	Deux expéditeurs	Trois expéditeurs	Quatre ou cinq expéditeurs	Plus de cinq expéditeurs
Ports de la Baie Goderich	72	35	23	23	5
Port-Colborne	48	1	....	....	....
Montréal	39	26	37	19	8
	139	62	60	42	13
Pourcentages	47·3	18·4	18	12·5	3·8

XVII

Pour souligner davantage l'effet de ces conditions sur les opérations, on peut dire que pendant la première moitié de 1921, jequ'au 31 août 1921, les expéditions de la *Standard Shipping Company*, de Fort-William aux ports de la baie et à Goderich, indiquent, dans une période de 139 jours, 12 taux différents donnant un écart de $1\frac{7}{8}$c. En 1922, dans la même période, ou une période un peu moindre, soit 133 jours, nous trouvons 6 taux avec un écart de $1\frac{3}{4}$c. Dans la seconde moitié de la saison de navigation, alors que le transport du grain canadien est à son plus fort, il y a eu dans 106 jours, en 1921, 18 taux avec un de 4c., tandis qu'en 1922, dans une même période, il y a eu 19 taux avec un écart de 8c.

Sur les expéditions à Colborne, pour toute la saison de 1921, soit 245 jours, il y a eu 9 taux avec un écart de 2 $\frac{5}{8}$c., tandis qu'en 1922, dans une période de 239 jours, il y a eu 12 taux avec un écart de $3\frac{7}{8}$c.

Sur les expéditions à Montréal, pour toute la saison de 1921, il y a eu 23 taux avec un écart de $8\frac{1}{2}$c., tandis qu'en 1922, il y a eu 25 taux avec un écart de $15\frac{1}{2}$c.

XVIII

En pratique, les taux pour le transport du grain sur les lacs diffèrent de ceux que permet la loi des chemins de fer. Les taux sur le grain sont fixés par des contrats spéciaux. Les taux des chemins de fer sont sujets aux tarifs publiés; et tous les expéditeurs, dans les mêmes circonstances, doivent être traités de la même façon pour ce qui est de ces tarifs, qu'il y ait eu ou non des négociations antérieures relativement à l'établissement de tarifs couvrant les taux dont il s'agit. En d'autres termes, il y a des restrictions relativement à la discrimination dans le transport par voie ferrée qui n'existent pas dans le cas du transport par eau.

Le Parlement a considéré le transport par chemin de fer comme une industrie dont les tendances vers le monopole doivent être contrôlées par législation; mais on a considéré le transport sur les lacs comme sujet à la concurrence.

XIX

Les compagnies de transport sur les lacs sont libres de transporter sur le même navire, à la même date et entre les mêmes points d'origine et de destination, des consignations, disons, de blé, à des taux différents. Des consignations du même produit peuvent être transportées sur le même navire, en même temps et entre les mêmes ports à des taux différents. Par exemple, sur le *Midland King*, le 7 novembre 1922, à destination de Goderich, il y avait un lot de blé à $4\frac{1}{2}$c. et un autre à 8. Au point de vue légal, on peut demander des taux différents à deux expéditeurs pour des lots différents ou sur des contrats signés à la même date pour la même destination; on peut aussi charger des taux différents sur diverses consignations du même produit expédié par le même homme.

On peut louer de l'espace disons pour la dernière partie de novembre ou pour la première partie. Il peut se faire, cependant, que l'expéditeur qui avait loué de l'espace pour la première moitié de novembre trouve que son grain peut partir plus tôt qu'il ne l'avait pensé; et on a déclaré à l'enquête que le courtier maritime qui a signé le contrat a le pouvoir de fournir l'espace requis soit pour le premier jour de la période, ou, si le délai est important, pour le dernier jour de la période d'expédition. Des témoins ont déclaré que ce service leur était d'un grand avantage.

Il semble que dans les cas où les dates d'expédition sont ainsi facultatives, il y a possibilité de donner à un expéditeur une date plus rapprochée ou plus reculée dans la période nommée, au détriment d'un autre expéditeur qui ne reçoit pas le même traitement. Aucun témoignage n'a été rendu à l'effet que d'autres expéditeurs avaient ainsi souffert. Il semble, cependant, que cette liberté de changer les dates d'expédition suivant les besoins des expéditeurs fournit au courtier l'occasion d'exercer le favoritisme s'il le juge à propos.

XX

Le tonnage rapproché signifie le tonnage disponible pour le transport du grain dans quelques jours ou dans une courte période.

On peut facilement se procurer ce tonnage depuis l'ouverture de la navigation jusque vers le milieu de septembre; mais de cette dernière date jusqu'à la clôture de la navigation, alors que le transport du grain est très actif, il est plus difficile de le trouver. Les témoignages indiquent qu'un expéditeur de grain n'a pu rien expédier à l'est de Fort-William du 29 septembre au 20 octobre parce qu'il avait négligé de réserver son tonnage et il n'a pu ensuite se le procurer.

Du milieu de septembre jusqu'à la clôture de la navigation, le grain est surtout transporté de Fort-William dans l'espace réservé depuis longtemps, ce qui veut dire que les expéditeurs de grain doivent juger de leurs besoins lorsqu'ils font leur réserve.

En 1922, les expéditeurs de grain avaient réservé un fort tonnage au commencement de septembre et même en août pour les expéditions d'automne. Dans la dernière semaine de septembre et la première semaine d'octobre, les courtiers maritimes hésitaient à louer de l'espace, prétendant qu'ils craignaient ne pas pouvoir remplir leurs contrats, vu la forte réserve de tonnage, la congestion aux ports de l'est des lacs qui a retardé les navires et la menace de suspension des lois de cabotage.

En d'autres termes. l'expéditeur de grain doit deviner ce que sera le marché; c'est-à-dire, comment il peut obtenir le tonnage dont il a besoin et quel sera le taux. Il lui faut juger, avant que le transport du grain soit très actif, s'il est préférable de réserver son tonnage au taux demandé ou courir la chance d'obtenir ce tonnage au besoin au taux courant.

XXI

Le rapport annuel de l'Association des compagnies de transport des lacs pour 1922, traitant des taux sur le grain pour cette année, en ce qui concerne surtout les conditions qui existent sur le côté américain, s'exprime ainsi à la page 20:

> "Les taux de transport sur le grain se sont trouvés continuellement dans un tel état de fluctuation que les prix exorbitants ont laissé l'impression que le transport du grain pendant l'année avait été des plus profitables. Les taux moyens sur le grain sont presque impossibles à établir, car ce commerce est sujet à des fluctuations de tous les jours et même de toutes les heures, avec affrêtement trouvé longtemps à l'avance; et cependant, ce que l'on pourrait considérer comme le taux moyen sur le grain pour la saison n'indique pas que les recettes ont été exorbitantes pour ce trafic; bien qu'il y ait eu un écart dans les taux allant de $1\frac{7}{8}$ c. à $8\frac{1}{2}$ c. au cours de la saison, il n'y a pas eu de période d'une longueur précise pendant laquelle les taux ont été élevés et non proportionnés à ceux des autres saisons de transport du grain."

Les divers témoins ont souligné la concurrence du transport américain du grain sur les lacs. Des témoins, très au courant du trafic du grain du côté américain et du côté canadien, ont exprimé l'opinion que la concurrence est très

forte du côté américain, et les renseignements que les membres de la Commission ont pu recueillir aux divers ports américains des lacs vont à l'appui de cette opinion.

Les expéditeurs canadiens qui ont comparu devant la Commission ont laissé entendre qu'ils favoriseraient le retour au régime de concurrence pour le commerce du grain sur les lacs. Le témoignage de M. James Stewart surtout est très précis à ce sujet.

Il semblerait que la base du trafic des grains sur les lacs soumise à la concurrence est astreinte à une distinction injuste. Il faudrait bien faire comprendre que la distinction injuste dont il est question dans ce cas-ci ne veut pas dire une distinction injuste défendue par la loi, parce que cela n'est pas défendu dans le trafic du grain sur les lacs. La distinction injuste dans le cas présent signifie, que ceux qui font le transport de consignations, que ce soit des courtiers ou des armateurs, sont capables de faire leurs arrangements individuels au sujet du tonnage et du taux, avec les consignateurs, sans tenir compte de ce qu'a fait un autre consignateur. Sans doute, le taux demandé à l'un aurait un certain effet sur le taux demandé à l'autre; mais dans le cas d'un système de concurrence que les marchands de grain désirent conserver, il peut y avoir des différences dans le traitement. Les consignateurs sont satisfaits de se fier à un régime de concurrence afin d'égaliser les différences dans le traitement et les désavantages possibles qu'entraîne une distinction injuste, pourvu qu'il n'y ait pas de contraintes artificielles au principe de la compétitition.

XXII

On peut mentionner les pièces suivantes comme ayant quelque rapport sur la différence de traitement que l'on peut faire entre les consignateurs:

La pièce 235 est un télégramme provenant de M. Enderby, de la *Canada Steamship Lines,* adressé à M. L. H. Wolvin, daté du 27 septembre 1922, lequel déclare:

> "Il vaudrait mieux que vous envoyiez ces instructions à Winnipeg par écrit à propos du refus d'accepter d'autres cargaisons jusqu'à ce que cette question de la loi concernant le cabotage soit réglée. Notre entente stipulait maintenant (pas?) de nouvelles affaires. Faites que les instructions que vous leur donnerez soient absolument précises."

Trois autres télégrammes numérotés respectivement 190, 192 et 196 sont aussi topiques à ce sujet:

"15 septembre 1922.

"M. L. H. Wolvin,
"Central Shipping Co.,
Postal Telegraph Bldg.,
Chicago, Ill.

> "Nous ne nolisons plus de vapeurs canadiens pour les cargaisons de septembre. Pensons qu'il vaut mieux écouler ce que nous avons et si nous avons de l'espace disponible nous pouvons en obtenir presque n'importe quel chiffre que nous en demanderons. Nous avons quelques transactions pour octobre mais avons pensé que nous ferions peut-être mieux de nous tenir à l'écart de celles-ci aussi sauf avec Sid Smith. Il calcule un demi-million sur les chargements que nous lui fournirions et élèverions ensuite le tarif. Répondez

W. W. HALL."

"M. L. H. Wolvin,
a/s de R. A. & W. M. Williams,
Kirby Bldg.,
Cleveland, Ohio.

"Espère pourrez nous notifier bientôt au sujet du minerai et veux vous faire remarquer qu'avant de nous occuper de O'Donahue nous ferions mieux de nous occuper de Sid Smith qui a été le premier à télégraphier longuement au ministre de la Marine expliquant la situation telle qu'elle est réellement en ce qui concerne la navigation, et il a autant besoin de cales pour faire ses ventes que n'importe quel autre consignateur dans l'édifice et nous allons être très mal pris si nous ne pouvons pas lui aider à vendre son grain le dix ou avant. Il vient de montrer la différence qui existe entre le consentement à nous aider et l'attitude négligente de la plupart des autres.

W. W. Hall."

Dépêche de L. H. Wolvin, Cleveland, Ohio, à M. W. Hall, Winnipeg, datée du 11 octobre 1922:

"Approuvez le nolisement du vapeur de Smith pour la Baie. Gardez ceci strictement secret. Ne désire pas offrir quoi que ce soit à Stewart maintenant à cause d'Ottawa. Où puis-je télégraphier à Stewart?"

Il n'y a pas de doute que ceux qui ont envoyé les messages en question connaissent très bien le pouvoir qu'ils avaient d'établir une différence entre les particuliers et étaient tout à fait consentants de le faire.

M. L. H. Wolvin est le gérant de la *Standard Shipping Company,* et M. Hall est son principal assistant. La *Central Shipping Company* est la filiale américaine du commerce contrôlé par la *Standard Shipping Company.*

M. Stewart avait télégraphié à Ottawa pour demander la suspension des lois concernant le cabotage, tandis que M. Smith a télégraphié à Ottawa de s'y opposer.

XXIII

Les conditions particulières dominantes en 1922 sont, essentiellement à la base de l'allégation qu'un tel système de contrainte artificielle existait pendant 1922, de manière à empêcher le fonctionnement de conditions de concurrence.

Dans la pièce 332 transmise par la *Canada Steamship Lines,* sont exposées des comparaisons mensuelles des taux reçus par cette compagnie pour la période 1914-1921. En prenant le cas des tarifs du blé, les détails pour 1914 et 1915, dans le cas du mouvement de Fort-William aux ports de la baie Georgienne sont résumés. A cause de la condition existant pendant la guerre il semblerait que les années 1919-1921 seraient plus caractéristiques pour les fins actuelles. Les détails suivants sont disponibles:

TABLEAU 7.

Mois	1919	1920	1921
	c.	c. — c.	c. — c.
Septembre	3	4 — 4½	2½ — 3½
Octobre	3	5 — 5½	3 — 3½
Novembre	3	5 — 6	3½
Décembre	6	5½ — 6	4½ — 5½

Les détails suivants sont disponibles en ce qui concerne le trajet de Fort-William à Colborne.

TABLEAU 7

Mois	1919	1920	1921
	c. c.	c. c.	c. c.
Septembre	3½	4½ — 5½	3 — 4
Octobre	3 — 3½	5¾	3 — 3⅓
Novembre	3 — 4	6	3 — 3½

Dans cette Pièce le chiffre 6c. est indiqué pour le transport en décembre 1919, à Port-Colborne, et les détails ne sont pas donnés pour le même mois des années 1920 et 1921.

Au cours de la saison de navigation de 1922, le taux moyen sur le grain transporté de Fort-William et Port-Arthur à Port-Colborne a été de 4.05c. par boisseau (Pièce justificative n° 82, *Standard Shipping Company*). Les calculs qui suivent sont basés sur ce document. Il n'y a que la *Maple Leaf Milling Company* qui fasse venir du grain à Port-Colborne. D'après la preuve faite, il est démontré que les expéditions faites à cette compagnie sont chargées rapidement à cause des facilités d'élévateur possédées par celle-ci à cet endroit. Il faut tenir compte de cela en considérant la différence entre les taux de Port-Colborne et ceux des ports de la Baie Georgienne. En plus, il faut remarquer que le reste des expéditions passant par Port-Colborne consistent de grain en route pour Montréal; et il appert que la division des taux à Port-Colborne se fait sur une arbitraire non proportionnée à la distance. Au cours de la même année et pour la même période, le taux moyen aux ports de la Baie et à Goderich a été de 4.14c. le boisseau. Pour la seconde moitié de la saison, à savoir, du premier septembre à la fin de la navigation en décembre, alors que de fortes quantités de grain étaient expédiées, le taux moyen a été de 4.95c. le boisseau pour le transport aux ports de la Baie et à Goderich.

La distance de Fort-William à Buffalo est de 863 milles. De Fort-William à Midland, un exemple type des ports de la Baie, elle est de 540 milles. Goderich est à 510 milles. Port-Colborne est à 847 milles de la tête des lacs, tandis que Buffalo est à 863 milles.

On calcule qu'un navire faisant le service entre la tête des lacs, et les ports de la Baie peut faire trois voyages aller et retour dans le temps qu'il mettrait à en faire deux de la tête des lacs à Buffalo ou à Port-Colborne.

Au cours de la saison de navigation de 1922, les navires nolisés par la *Standard Shipping Company* ont transporté 41.9 millions de boisseaux de grain G Buffalo et aux ports du lac Erié. Sur cette quantité, 31.2 millions de boisseaux ont été transportés dans des navires américains. Ces derniers ont exigé un taux de 2.24c. le boisseau pour la période terminée le 31 août; et de 4.65c. pour toute la saison de navigation. Le taux moyen a été de 2.19c. sur les navires canadiens pour cette même période. La différence dans la moyenne peut sans doute être attribuée au fait que les navires canadiens ont fait ce service au début de la saison lorsque les taux n'étaient pas élevés.

En 1921, le taux moyen des navires américains pour le transport à Buffalo et aux ports du lac Erié a été de 2.81c.; et de 2.14c. pour les navires canadiens. Les calculs de 1921 sont basés sur la pièce justificative n° 81, déposée par la *Standard Shipping Company*.

Il a déjà été fait mention des taux aux ports de la Baie et de Goderich de la tête des lacs pour la saison entière de 1922. En 1921, la moyenne pour toute la saison a été de 2.3c. comparée à 4.14c. en 1922. Pour la première moitié de 1921 et de 1922, les taux respectifs ont été de 2c. et de 2.45c., tandis qu'ils ont été de 3.15 et 4.95 pour la seconde moitié.

En 1922, le taux moyen pour le transport à Port-Colborne de la tête des lacs a été de 4.05c., tandis qu'il était de 2.85 en 1921. Il a été de 9.67c. pour le transport de Port-Colborne à Montréal en 1922 comparé à 9.748c. en 1921.

XXIV

Comme il est démontré dans la Pièce 82, qui traite des opérations de la *Standard Shipping Company* aux ports de la Baie et à Goderich, les taux ont varié de $1\frac{3}{4}$c. à 3 c. au cours de la période comprise entre avril et le 31 août 1922, et de 3c. à 11c. pour la période s'étendant du 1er septembre au 16 décembre. Le tableau suivant donne les détails.

TABLEAU 8

(*a*) Du 19 avril au 31 août 1922—

Taux	Boisseaux	Pourcentage total de boisseaux
c.		
1	896,000	
$2\frac{3}{4}$	3,020,000	26·0
$2\frac{1}{4}$	846,000	
$2\frac{1}{2}$	2,797,000	23·8
$2\frac{3}{4}$	649,000	
3	3,365,000	28·6
Total	11,573,000	

C'est-à-dire que 9.1 millions de boisseaux, ou 78 pour 100, sont compris dans les taux dont le pourcentage en boisseaux est donné.

TABLEAU 9

(*b*) Du 1er septembre à la fin de la navigation, 1922—

Taux	Boisseaux	Pourcentage total de boisseaux
c.		
3	5,282,000	22·1
$3\frac{1}{8}$	488,000	2·0
$3\frac{1}{2}$	799,000	3·3
$3\frac{3}{4}$	217,000	
4	6,546,000	27·4
$4\frac{1}{2}$	641,000	2·7
$4\frac{3}{4}$	505,000	2·1
5	1,443,000	6·0
$5\frac{1}{2}$	1,460,000	6·1
6	1,074,000	4·0
$6\frac{1}{2}$	74,000	
$6\frac{7}{8}$	131,000	
7	442,000	1·7
$7\frac{1}{2}$	272,000	
8	3,305,000	13·8
9	500,000	2·1
$9\frac{3}{4}$	111,000	
10	380,000	1·4
11	151,000	
Total	23,821,000	

C'est-à-dire que 22.8 millions de boisseaux, ou 85 pour 100 du total, sont compris dans les taux dont le pourcentage en boisseaux est donné.

Le tableau suivant, basé sur la pièce 82, donne le détail du transport et des taux du grain dirigé sur Port-Colborne pendant la saison de navigation de 1922:—

TABLEAU 10

Taux	Boisseaux	Pourcentage du nombre total de boisseaux
c.		
1⅝	80,000	
2¼	483,000	
2½	150,000	
2⅞	90,000	
3	1,273,000	11·5
3⅛	166,000	
3¼	150,000	
3¾	2,098,000	19·0
4	4,451,000	40·0
4⅜	65,000	
4½	117,000	
5½	1,765,000	16·0
Total	10,998,000	

C'est-à-dire que 9.5 millions de boisseaux, soit 87 pour 100 du total, ont été transportés aux taux indiqués pour les pourcentages portés dans la colonne de droite.

Le tableau suivant, basé sur la pièce 82, donne le détail du transport et des taux du grain dirigé de Port-Colborne à Montréal pendant la saison de navigation de 1922:—

TABLEAU 11

Taux	Boisseaux	Pourcentage du nombre total de boisseaux
c.		
6½	46,000	
6¾	1,711,000	8·9
7	320,000	
7⅛	1,000,000	5·2
7¾	93,000	
8	105,000	
8¾	51,000	
8½	947,000	4·9
9	832,000	4·3
9¼	1,291,000	6·7
9½	232,000	
9¾	4,711,000	24·6
10	892,000	4·6
10¼	409,000	
10½	3,890,000	20·3
11	200,000	
11½	1,390,000	7·2
12	170,000	
12½	445,000	
13	40,000	
14	108,000	
15	199,000	
16	27,000	
18	19,000	
22	49,000	
Total	19,177,000	

C'est-à-dire que 16.6 millions de boisseaux, soit 87 pour 100, ont été transportés aux taux indiqués pour les pourcentages portés dans la colonne de droite.

En 1922, les taux de transport de Duluth à Buffalo ont varié de $2\frac{1}{4}$c. lors de l'ouverture de la navigation jusqu'à 8c. et $8\frac{1}{4}$c. lors de la fermeture. Jusqu'à la fin d'août, le taux le plus élevé a été de 3c. A la fin de septembre, il a été augmenté jusqu'à 5c. En octobre, il a varié de $4\frac{1}{2}$c. à 6c., tandis qu'en novembre il a été de $2\frac{1}{2}$c. à 5c.

De Chicago aux ports de la baie, le transport du blé en 1922 s'est effectué de juin à septembre à des taux variant de 2c. à $3\frac{1}{4}$c.; jusqu'à Montréal, durant la même période, le taux a varié de 9c. qu'il était le 3 juin jusqu'à 11c. pour le 23 septembre.

Le transport du maïs aux ports de la baie s'est fait depuis avril à décembre à des taux variant de $1\frac{3}{4}$c. à $4\frac{1}{4}$c. Ce dernier taux, calculé pour le blé regardé comme étalon donnerait un taux de 3.4c. Jusqu'à Montréal, le taux de maïs a varié de 7.6c. à 15c. Pour Buffalo, le taux du blé a été de 1.75c. en avril allant jusqu'à 4.75c. en décembre. Le taux du maïs pour la même période a varié de 1.75c. à 4c. Ce dernier taux, calculé pour le blé établi comme étalon, serait de $4\frac{1}{4}$c.

A part un envoi fait le 6 décembre, les cales canadiennes n'ont rien transporté de Chicago après le 13 septembre.

Les détails des envois et des taux courants nous ont été fournis dans le cas d'un gros expéditeur de Milwaukee. Jusqu'à Buffalo les taux du maïs ont été de $1\frac{3}{4}$c. à $2\frac{1}{2}$c.; aux ports de la baie, les taux ont varié de $1\frac{3}{4}$c. à $3\frac{1}{2}$c. Le 22 septembre 1922, le taux du blé était de 2c. pour les ports de la baie. Le taux du maïs en destination de Goderich était de 3c. au début; plus tard de $2\frac{1}{4}$c. pour le blé.

Le grain compris dans le rapport mentionné était presque exclusivement du maïs. Aucun envoi en destination des ports canadiens n'a été fait après la première semaine d'octobre. Le dernier taux en vigueur pour les ports de la baie a été de $3\frac{1}{2}$c., y compris les frais de starie.

XXVI

Pour justifier le niveau élevé des taux canadiens considérés seuls et aussi en comparaison avec les taux américains, on a allégué une certaine congestion et le coût du charbon, prétextes auxquels il faudrait accorder une certaine valeur. On a prétendu que les taux courants pour le transport en destination de Buffalo au commencement de la saison étaient tellement bas qu'ils ne rapportaient aucun profit pour les transporteurs, et que par suite il ne convient pas de les considérer comme des taux raisonnables. Au sujet des envois faits de Milwaukee aux ports canadiens, une grande partie de ce transport consistait en maïs porté au taux de $1\frac{3}{4}$c. à Buffalo et aux ports de la baie,—890 et 553 milles respectivement. Un gros commerçant intéressé dans ces envois dit que presque tout le grain transporté au taux de $1\frac{3}{4}$c. représentait du fret inscrit avant l'ouverture de la navigation, et s'est par suite trouvé accepté à des taux un peu moindres que les taux en vigueur à la date de l'expédition.

En analysant les taux et le transport effectué par Colborne, on a une idée de la congestion produite en cet endroit. En 1922, le taux de transport à Montréal via Colborne était de $9\frac{3}{4}$c. et a été établi à la suite de la réunion du mois de mai mentionnée plus loin.

Les calculs suivants sont basés sur les pièces 82 et 81 qui donnent pour 1922 et 1921 respectivement les affaires transigées par la compagnie de navigation Standard. Ces chiffres sont donnés comme exemple.

En 1922, le taux de transport lors l'ouverture de la navigation de Colborne à Montréal était de $6\frac{1}{2}$c., et le montant de grain transporté à des taux variant de $6\frac{1}{2}$c. à $9\frac{3}{4}$c. a été de 11.2 millions de boisseaux. En 1921, le taux d'ouverture était de 7c. et le montant du grain transporté à des taux variant de 7c. à $9\frac{3}{4}$c. fut de 5,000,000 de boisseaux.

En 1922, sur un total de 19.1 millions de boisseaux de grain transportés à Montréal, il y en a eu 7.8 millions de boisseaux, soit 40 pour 100 du total, qui ont été transportés au taux de 10c. en montant. Ces taux ont même atteint le chiffre de 22c. En 1921, les taux sont montés jusqu'à 15½c. et la proportion des 13.3 millions de boisseaux transportés au taux de 10c. et plus représente 8.3 millions de boisseaux, soit 2 pour 100.

Bien que les taux de 1922 soient montés jusqu'à 22c., la quantité transportée à des taux au-dessus de 15c. et jusqu'à 22c. inclusivement n'a été que de 86,000 boisseaux—Savoir, l'équivalent par approximation d'une cargaison par canal.

Il est reconnu qu'il y avait congestion à Buffalo, ce qui était le résultat principalement des troubles ouvriers dans les mines de charbon et de la grève des employés d'usines; et, en conséquence des clauses de surestarie insérées dans les divers contrats. On a suggéré d'établir une comparaison entre les taux canadiens et les taux américains, plus les frais de surestarie; c'est-à-dire que ces derniers pourraient être répartis en moyenne sur le nombre de boisseaux intéressés. Cependant on a constaté qu'il était impossible d'arriver à ce chiffre. Ceux qui s'intéressent au commerce de grain américain nous représentent de plus qu'une moyenne ainsi établie ne serait pas équitable, parce que dans certains cas, des individus pourraient obtenir une livraison rapide, ce qui les dispenserait de payer les frais de surestarie. Le règlement de surestarie était en vigueur à Buffalo, et des dispositions ont été aussi prises en vue des frais de surestarie dans les divers contrats impliquant les expéditions du lac Michigan au port de la Baie.

Comme résultat des difficultés à Buffalo, une quantité considérable de grain a été transportée de Buffalo par la voie du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, représentant, en chiffres ronds quelque 19,000,000 de boisseaux et ceci, probablement, a eu son influence sur les aménagements des navires en disponibilité du Port-Colborne.

XXVII

Il faut reconnaître que dans les cas de congestion, pendant que les vaisseaux attendent, les frais supplémentaires continuent au même taux que si les navires étaient employés au transport du grain, et même les frais d'opération ne sont que légèrement réduits pendant que les navires ne gagnent rien. La perspective d'une congestion aux yeux du propriétaire d'un navire suffit à le justifier d'augmenter ses taux; et dans une telle situation d'incertitude s'il pouvait se tromper en estimant l'augmentation des taux jugés nécessaires pour le dédommager de toute perte possible, il est porté à se tromper à son profit. Il fera probablement payer par le producteur où le consommateur, selon le cas, non seulement le plein montant de sa perte mais aussi quelque chose de plus pour le dédommager du risque qu'il a encouru et de son inquiétude.

On s'est prévalu de la congestion comme d'une raison suffisante pour la différence de traitement dans les ports canadiens en comparaison avec Buffalo. On n'a pu obtenir de preuves satisfaisantes concernant la congestion réelle à Bnffalo. D'après les renseignements de la commission il a été établi que la congestion à Buffalo était aussi sérieuse qu'à Port-Colborne et beaucoup plus sérieuse que dans les ports de la Baie.

XXVIII

Au point de vue de la congestion, on trouvera un des résultats des conditions actuelles dans le relevé du bureau fédéral de la Statistique tel que décrit au Tableau 148. Il s'agit ici des expéditions de blé, avoine, orge, graine de lin et seigle en boisseaux.

Le rapport de 1921 fait mention que ces renseignements sont donnés d'après les ports où s'est effectué le déchargement des cargaisons. En 1922, le rapport dit simplement que ce relevé est fait d'après les ports auxquels ces cargaisons étaient destinées au moment de leur départ. Les rapports statistiques présentement publiés par le bureau fédéral de la Statistique n'indiquent pas des chiffres basés sur les rapports faits par les navires et couvrant les chiffres d'un port à l'autre des cargaisons en mouvement pour le commerce côtier. Nous pouvons utiliser les détails suivants en millions de boisseaux de grain canadien; le tableau en question est tiré des statistiques de la commission du grain:—

TABLEAU 12

	1921	1922
A Goderich	15·7 millions	18·9 millions
Aux ports de la Baie	70·5 "	51·4 "
A Colborne	29·2 "	47·5 "
Deuxième moitié		
A Goderich	8·3 millions	12·1 millions
Aux ports de la Baie	36·3 "	36·4 "
A Colborne	13·1 "	22·0 "

De ce qui précède il semble bien qu'il y a eu, en substance, les mêmes mouvements vers les ports de la Baie dans la seconde moitié de 1922 que dans la seconde moitié de l'année 1921. La deuxième partie de l'année est importante relativement au mouvement des récoltes du grain canadien.

Il est à propos d'analyser le mouvement du grain de Duluth, Superior, Milwaukee et Chicago aux ports en question. Exprimés en millions de boisseaux, nous avons les détails comparatifs suivants pour 1921-22:—

TABLEAU 13

	1921 Boisseaux	1922 Boisseaux
Duluth-Superior—		
aux ports de la Baie	7·9 millions	19·4 millions
à Goderich	0·1 "	0·2 "
à Port-Colborne	0·6 "	5·5 "
Chicago—		
aux ports de la Baie	36·0 "	28·4 "
à Goderich	0·8 "	0·3 "
à Port-Colborne	25·2 "	15·2 "
Milwaukee—		
aux ports de la Baie	5·8 "	2·1 "
à Goderich	4·2 "	2·8 "
à Port-Colborne	6·0 "	3·6 "

En résumé ces chiffres nous donnent le résultat suivant:—

	1921	1922
Aux ports de la Baie	49·80 millions	50·04 millions
A Goderich	5·22 "	3·48 "
A Port-Colborne	26·92 "	24·38 "

En faisant l'analyse des chiffres en question, et pour le Canada et pour les Etats-Unis, (1) les expéditions des ports de la Baie dans la seconde moitié de 1921 et 1922 ont été pratiquement les mêmes; (2) pendant la même période, les expéditions de grain canadien à destination de Goderich ont augmenté de moitié; (3) pendant la même période, les expéditions de grain canadien à destination de Port-Colborne ont augmenté de 70 pour 100; (4) pendant la saison de navigation de 1922, le mouvement du grain américain à destination des ports de la Baie n'a pratiquement subi aucun changement; (5) à destination de Goderich, il a diminué de 34 pour 100; (6) à destination de Port-Colborne il a diminué de 10 pour 100.

Le mouvement du grain américain à destination de ces ports pour toute la saison de navigation de 1922 a été de 4,000,000 inférieur à celui de 1922.

Pour toute la saison de navigation de 1921 et de 1922, le mouvement du grain canadien et américain à destination de ces ports a été comme suit:—

TABLEAU 14

	1921	1922
Aux ports de la Baie	120·3	101·4
A Goderich	20·9	22·3
A Port-Colborne	56·1	71·8

Il est évident que l'augmentation accusée par 1922 sur 1921 pour les divers ports apparaît presque entièrement dans les chiffres relatifs à Port-Colborne. Ce point a une importance considérable sur la question de la congestion.

Il a été obtenu un rapport spécial concernant le transport du grain par wagons hors des ports de la baie, non compris Goderich, par le Grand-Tronc et par le Pacifique-Canadien, dans les mois de septembre à décembre 1922. Il y a eu prépondérance dans la quantité de grain consigné pour l'exportation. 33,644 wagons de ces deux compagnies de chemin de fer ont transporté 53.1 millions de boisseaux de grain pour l'exportation et pour la consommation domestique, pendant la période qui nous occupe.

XXIX

Bien que l'on se base sur la congestion pour justifier en grande partie la différence dans les taux demandés, l'opinion n'est pas unanime sur ce qu'est réellement la congestion. M. Enderby, de la *Canada Steamship Lines* a exprimé l'opinion que tout retard de plus de 24 heures dans le déchargement était indû et tendait à établir la congestion. M. Sullivan, qui a déposé à Winnipeg, au sujet des conditions à Chicago, a déclaré que l'on accordait une estarie de quatre jours pour le chargement à Chicago et pour le déchargement dans les ports de la Baie. M. McGean a dit que 48 heures constituaient une estarie raisonnable pour opérer le déchargement.

Il a été porté à l'attention de la Commission qu'une discussion avait eu lieu à propos d'un nouveau connaissement pour les lacs. On a mentionné la question en passant et il est entendu qu'elle n'a encore été que discutée. Cependant, on peut mentionner une clause de cette entente. On y pourvoit à une estarie de trois jours et à une indemnité pour surestaries sur une base réciproque.

Dans le cas des clauses relatives à l'indemnité pour surestaries qui ont été imposées pendant la période de congestion à Buffalo, on pourvoyait à ce que l'indemnité pour surestaries fut imposée à la fin de la période des 72 heures. D'après les dépositions données, les dispositions à propos de l'indemnité pour surestaries n'ont pas été établies sur une base scientifique. Il a été pourvu à des sommes globales par jour, sans tenir compte si le navire en jeu était un cargo de fort ou de faible tonnage. L'indemnité pour surestaries n'avait aucun rapport avec le taux. En pourvoyant à l'indemnité pour surestaries après la période de 72 heures, il n'y avait pas non plus de disposition relative à l'augmentation du taux pour une période moindre que la période de 72 heures. Autrement dit, le niveau moyen des taux indépendamment de la clause relative à l'indemnité pour surestaries, a été considéré raisonnable pour la période de 72 heures.

Au sujet de l'assurance maritime sur le grain transporté pour entreposage hivernal, le président de la Commission a demandé à M. Wolvin, à Winnipeg, pendant combien de temps le taux élevé d'assurance était en vigueur. Celui-ci a répondu qu'il l'était pendant les 72 heures postérieures à l'arrivée à destination. Après l'expiration des 72 heures suivant l'arrivée du navire pour l'entreposage hivernal du grain, on demande un taux de 2/3c. par jour, pour une valeur de

$100, jusqu'à ce que le grain soit déchargé. Il a déclaré que cela voulait dire 20c. par jour pour une valeur de $100, et il a déclaré de plus que ce taux durait "pendant tout le temps que le grain est à bord du navire après les trois jours postérieurs à son arrivée".

Une période de déchargement de 24 heures, est, dans bien des cas praticable, mais il semblerait qu'elle est basée sur des conditions parfaites, plutôt que sur la moyenne de ces conditions. Il n'y a pas de doute que si tout est en place à l'élévateur et qu'aucun autre navire ne désire s'en servir, que la manutention peut être très rapide.

Relativement aux consignations transmises par M. Bawlf à la *Washburn-Crosby Company,* à Buffalo, il n'a pas été imposé d'indemnité pour surestaries, l'un des motifs étant que le consignataire avait pu placer les facilités de l'élévateur de telle manière, que la cargaison fût déchargée avec une grande célérité.

Il semblerait, prenant en considération les diverses conditions précitées, qu'une période de 72 heures pour effectuer un déchargement n'est pas déraisonnable.

La pièce 207 énumère le temps moyen requis pour le déchargement des vapeurs de la *Canada Steamship Lines* pour toute la saison, et aussi pour la période à partir du 1er septembre jusqu'à la fermeture de la navigation en 1922. La moyenne de la période requise pour le déchargement pendant toute la saison a été de 3 jours et 9 heures, ce qui voudrait dire un retard de 12.5 p. 100 sur la période de trois jours. A partir du 1er septembre jusqu'à la fermeture de la navigation en 1922, la moyenne du temps requis pour le déchargement a été de 3 jours, 22 heures et 28 minutes, ce qui voudrait dire 31 p. 100 de plus que la période de 3 jours.

XXX

Les conditions de la houille ont été aussi mentionnées. La pièce 309 donne les détails sur le coût de la houille consommée par diverses compagnies de navigation américaines, entre autres, par la *Pickans-Mather Company* et la *Pittsburg Steamship Company,* et elle fait voir que la moyenne générale pour 1922 a été de 12 p. 100 de plus élevée que celle pour 1921.

La *Canada Steamship Lines* attache de l'importance à la question de la houille, parce que ses rapports font voir qu'elle représente 40 p. 100 des frais d'exploitation. La pièce 310 indique le prix de la houille demandée par la *Century Coal Company* à la *Canada Steamship Lines.* En prenant les prix de la succursale de Toronto et en établissant une moyenne, on arrive aux résultats suivants. Le prix pendant toute la saison de navigation en 1922, a été, en moyenne, de 9 p. 100 plus élevé qu'en 1921. Pour cette partie de la saison à partir du 1er septembre, le prix par tonne pour 1922 a été de 13 p. 100 plus élevé que pour la même période de 1921.

On a aussi déclaré que par suite de la plus mauvaise qualité de la houille obtenue en 1922, la consommation avait été plus forte, et par conséquent, ceci a contribué à augmenter le coût. Lorsque l'on fait l'analyse des rapports des voyages de la flotte des lacs de la *Canada Steamship Lines,* tels qu'exposés à la pièce 231, le facteur de la différence entre 1921 et 1922 semble être pratiquement négligeable. En tenant compte de la consommation quotidienne de houille les jours de mouillage, la consommation de la houille par cent milles, pour 1920, 1921 et 1922 est comme suit:

TABLEAU 15

Année	Tonnes par 100 milles
1920	13·88
1921	14·17
1922	14·18

XXXI

Il sied que l'on attache du poids au retard éprouvé dans les déchargements; mais il semblerait que c'est une chose pour laquelle on devrait pouvoir se dédommager dans la fixation des prix pour les voyages, et que si l'on éprouve un certain pourcentage de retard, on pourrait augmenter d'autant le prix des voyages. De plus, en autant qu'il se produit des augmentations dans le prix du combustible, c'est encore un facteur dont on doit tenir compte.

En attachant de l'importance à ces deux facteurs, il ne semble pas qu'ils justifient dans son entier l'écart existant entre les taux de 1922 et ceux de 1921, et à ce point de vue, les taux sont élevés et injustifiables.

XXXII

Le principal retard, en tant qu'il s'agit des navires des grands lacs, a toujours eu lieu à Port-Colborne, où s'effectue le transbordement du grain des gros navires des lacs à bord des vaisseaux de plus faible tonnage, qui traversent le canal entre cet endroit et les ports océaniques sur le Saint-Laurent. Bien qu'un certain nombre des vaisseaux des lacs Erié et Ontario vont chercher leurs cargaisons à la tête des trois autres grands lacs, ils sont si peu nombreux, si petits, et leurs voyages sont si peu fréquents qu'on ne peut pas en faire grand état.

Puis il faut que le grain dans les ports océaniques soit transbordé des vaisseaux des lacs de l'est ou des péniches à bord des transatlantiques. Les dépositions démontrent que pendant certaines saisons de l'année, Fort-William et Port-Arthur ont reçu 3,000,000 de boisseaux par jour ou davantage, alors qu'à ces endroits on estime que l'on peut charger les navires des lacs de la région ouest de 5,000,000 à 8,000,000 de boisseaux par jour.

Mais on ne peut pas compter que Montréal et Québec peuvent transborder aux navires océaniques plus qu'environ 1,500,000 boisseaux par jour, ou à peu près la moitié de la quantité reçue à Fort-William et à Port-Arthur et approximativement le quart de ce que l'on peut charger les vapeurs à ces endroits.

Comme témoignage pratique de ce que l'on avance, on peut mentionner le fait que le mouvement du grain des Etats-Unis en provenance de Buffalo, par cette route, qui était pratiquement négligeable en 1920, savoir, 500,000 boisseaux, s'est augmenté jusqu'à 19,500,000 boisseaux en 1922.

On a aussi attiré l'attention de la commission sur les plans qui sont actuellement en bonne voie d'exécution par lequel des intérêts de Buffalo et d'ailleurs mettent de nouveaux vaisseaux sur la route du Saint-Laurent pour l'année 1923.

L'avis exprimé par M. Stocking, de Duluth, est topique des opinions exprimées dans les témoignages. Ce témoin est membre de la *Tomlinson Company*. Au cours de sa déposition, aux séances de Winnipeg, en parlant de la route du Saint-Laurent, il l'a appelée "La route naturelle attrayante".

Avec l'achèvement du canal Welland, et l'addition de telles facilités que l'on peut trouver nécessaires afin de profiter de l'exploitation plus économique qu'il donne, on peut s'attendre à ce qu'il se produise une augmentation dans le trafic du grain transporté par le Saint-Laurent, et que de cette augmentation dans le trafic résultera un abaissement des taux provenant des avantages offerts par des frais moins élevés de transport.

XXXIII

La *Canada Steampship Lines* a déposé comme pièce n° 207 un état très compréhensif et instructif faisant voir les recettes de ses vaisseaux des grands lacs pour la saison de 1922.

Entre autres choses, il indique les ports de chargement et de déchargement; la durée exacte du voyage en jours, heures et fractions d'heures; les denrées transportées dans chaque cas; et les taux en dollars et en cents pour chaque voyage. Il existe un compte séparé pour chaque navire. Il y a treize vaisseaux en tout; et l'étude attentive de cette pièce indique très clairement les différences dans les recettes que l'on peut obtenir de chaque branche du commerce avec les marchandises transportées. L'étude de cette pièce fait voir clairement que les recettes provenant du trafic du grain entièrement transporté au Canada dépassent grandement celles sur le grain transporté des ports canadiens aux ports américains, et des ports américains aux ports canadiens. On peut dire la même chose en comparant le trafic du grain entièrement transporté au Canada, avec le trafic du minerai. Ces vaisseaux ont transporté du grain entièrement par la route canadienne, et tous ceux-ci, sauf le *Glenmount,* (qui n'a fait que trois voyages), ont fait ce que l'on pourrait appeler le transport du grain international; six d'entre eux ont aussi transporté du minerai, et dix ont transporté du charbon.

En parlant du transport du grain entre les ports canadiens, on se sert de l'expression "grain transporté entièrement par le Canada". En parlant du grain transporté des ports canadiens aux ports américains et des ports américains aux ports canadiens, on se sert du terme "international".

La houille est généralement transportée d'après un taux fixe; mais dans le cas des cargaisons transportées durant les derniers jours de la navigation, on exige un taux exorbitant.

A cause du fait que les voituriers ont déposé à propos du trafic du minerai que les taux sur le trafic du minerai sont fixé entre les propriétaires de mines de fer et les voituriers et qu'ils sont parfaitement satisfaisants à ces derniers, une comparaison des recettes réalisées par heure par les vaisseaux transportant du minerai et par ceux qui transportent du grain entre les ports canadiens, devient très importante. Le tableau n° 16 indique les recettes moyennes par heure de tous les vaisseaux affectés au transport du grain entre les ports canadiens, le transport du grain international, et le transport du minerai et du charbon.

Dans le tableau, on sépare d'abord le charbon transporté aux taux ordinaires et celui transporté aux taux exorbitants et puis l'on ajoute le temps pris par les deux, de même que les recettes pour les deux, et la moyenne des recettes horaires est obtenue et inscrite au tableau. Le tableau fait aussi voir l'excédent des recettes provenant du grain transporté entièrement au Canada sur chacun des autres.

On a laissé du grain en entreposage sur un certain nombre de vaisseaux faisant le commerce du grain transporté entièrement par le Canada. Dans la pièce déposée par la compagnie, il est imputé à chacun de ces vaisseaux une semaine afin d'effectuer son déchargement, alors que la pièce ne fait pas mention du temps requis pour opérer le déchargement des vaisseaux transportant du charbon à des taux exorbitants bien que l'un d'entre eux porte la mention "afin d'être déchargé".

Dans le tableau 16, la semaine imputée contre les vaisseaux transportant du grain non déchargés, est dans chaque cas portée contre eux, et il n'est pas imputé de frais pour le déchargement contre aucun des vaisseaux transportant du charbon. La pièce fait voir le temps pendant lequel les navires ont été immobilisés en cale-sèche ou autrement, et il est alloué une déduction correspondante dans chaque cas.

Le temps imputé contre chaque vaisseau ainsi que ses recettes sont fournis par la compagnie dans sa pièce.

TABLEAU 16

		Recettes par heure
Grain transporté entièrement par le Canada	$	42 62
Grain international		24 27
Minerai		29 06
Charbon au taux ordinaire		23 50
" " exorbitant		45 25
" " moyen		30 31

Pourcentage de l'excédent des recettes pour le grain entièrement transporté par le Canada:—

Au-dessus du taux international	67%
" du minerai	42%
" du charbon au taux ordinaire	81%
" " " moyen	41%

Il n'est pas possible d'adopter un plan pour comparer les recettes réalisées par les différentes branches de commerce exercées par les exploiteurs canadiens de vaisseaux, qui ne soit pas susceptible d'entraîner des objections.

Le tableau ci-haut tout en étant un exposé aussi équitable que possible de la moyenne comparative des recettes, n'en reste pas moins sujet à caution en ce qu'il ne tient pas compte de l'augmentation du coût pour certaines périodes de l'année, coût occasionné par l'augmentation du chiffre d'assurance de navires et les pertes pouvant résulter des dommages causées par la glace, pertes qui ne sont pas couvertes par les assurances maritimes. Il est encore sujet à caution pour le motif qu'il existe aussi quelques frais causés par le déchargement, qui n'existent pas dans le cas du minerai. Cette dernière situation réduirait l'écart entre tout le trafic du grain transporté par le Canada et le trafic du minerai, mais laisserait encore un excédent très considérable.

Les vaisseaux *Morden, Emperor* et *Collingwood* font partie de ceux visés par les calculs précités. Une analyse détaillée de leurs opérations de transport de grain, de minerai et de charbon est à propos. Les détails sont exposés au tableau 17. On attire une attention spéciale sur la troisième colonne faisant voir les recettes par jour, après avoir retranché les frais de manutention sur le grain, à la charge de l'armateur.

TABLEAU 17

VAP. MORDEN

	Revenu brut		Nomb de voy.	Nomb. moyen d'heures par sem.
	Par heure	Par jour		
	$ c.	$ c.		
Grain	53 50	1,284 00	12	300
Minerai	38 00	912 00	10	131
*Charbon	70 00	1.680 00	1	187

*La cargaison de charbon transportée par le «MORDEN» l'a été au taux tout à fait extraordinaire de $1.00 la tonne.

VAP. EMPEROR

Grain	52 00	1,248 00	10	241
Minerai	35 00	840 00	18	168
Charbon	30 00	720 00	3	180

VAP. COLLINGWOOD

Grain	27 50	660 00	10	238
Minerai	25 00	600 00	9	153

En supposant qu'un voyage aller et retour de Fort-William aux ports de la Baie prenne une semaine, et à Port-Colborne 11 jours, une autre comparaison dans les recettes entre le minerai de fer et le grain transporté par les autres vapeurs, offre de l'intérêt.

Les recettes brutes réalisées par les propriétaires du vapeur *Morden* dans le commerce du minerai ont été au taux de $912 par jour, ou $6,384 pour une semaine, et $10,032 pour 11 jours. A ces sommes il faut ajouter les frais fixes du chef des élévateurs effectuant le déchargement et la contribution du vapeur contre les déficits d'un quart de boisseau pour 1,000 boisseaux, représentant un total de $2,650.

Si le vapeur *Morden* eût transporté du grain à destination de la Baie, au lieu d'avoir transporté du minerai, afin d'obtenir des recettes brutes équivalentes, ses recettes totales comparées avec ce que lui aurait rapporté une cargaison de blé se seraient élvées à $9,034 dans le cas de la Baie, et à $12,682 dans le cas de Port-Colborne.

Le *Morden* peut transporter 500,000 boisseaux de blé; de sorte que le taux équivalent par boisseau de blé en comparaison du minerai de fer aurait été de $1\frac{3}{4}$c. par boisseau jusqu'à la Baie, ou $2\frac{1}{2}$c. par boisseau jusqu'à Port-Colborne. Autrement dit, le *Morden* aurait pu transporter du blé à $1\frac{3}{4}$c. jusqu'à la Baie et pour $2\frac{1}{2}$c. à Port-Colborne, au lieu de transporter du minerai de fer, et obtenir les mêmes recettes.

Une comparaison semblable entre le minerai et le grain transportés par le vapeur *Emperor* en 1922 établit que ce vapeur au lieu de transporter du minerai avec un revenu brut de $840 par jour aurait pu transporter du blé à destination de la Baie à $2\frac{1}{4}$c. par boisseau, et à Port-Colborne à $3\frac{1}{6}$c. par boisseau, et obtenir le même résultat.

D'après l'exploitation pour la saison du vapeur *Morden,* on peut établir une autre comparaison à propos des recettes brutes pour le minerai de fer et pour le grain en tonnes par jour.

Le vapeur a transporté du minerai pendant 10 voyages, au taux moyen de $1.38\frac{1}{4}$c. par tonne, le temps moyen requis pour chaque voyage ayant été de 131 heures, ce qui représente un taux de 7c. par tonne, par jour.

Au cours de 12 voyages, le même vapeur a transporté une moyenne de 13,700 tonnes de grain, avec un revenu brut moyen de $1,284 par jour; ce qui équivaut à un taux de $9\frac{1}{3}$c. par tonne, par jour.

On a soutenu que le taux sur le minerai est le facteur principal en ce qui concerne les taux du grain aux Etats-Unis; c'est-à-dire, le grain n'est pas payant si le taux tombe au-dessous du niveau des recettes du minerai de fer.

En 1921, les vapeurs canadiens transportant du blé à Buffalo demandaient un taux moyen de 2.14c. En 1922, il a été dit qu'il y avait eu beaucoup de tonnage de "détresse", ce qui a amené des taux bas; mais la moyenne pour les vapeur canadiens à destination de Buffalo et des ports du lac Erié en 1922 a été de 2.19c.

Comme on l'a déjà fait remarquer, la moyenne des taux demandés par les vaisseaux canadiens à destination de Buffalo et des ports du lac Erié a été maintenue faible, par suite du fait que leur participation à ce trafic a eu lieu presque exclusivement dans la première partie de la saison, alors que les taux sont plus bas.

Il s'est élevé des discussions à propos des différentielles qui devraient à proprement parler exister entre les taux à partir de la tête des lacs, d'une part, et à destination de Buffalo et des ports de la baie Georgienne, de l'autre part. La question de la différentielle entre les ports du lac Michigan et ceux de la baie Georgienne, d'un part, et Buffalo, de l'autre part, a aussi été soulevée. On a recommandé que des différentielles de ¼ de c. à ½c. pourraient exister, selon les niveaux des taux en vigueur. Il a été recommandé de plus que lorsque les taux sont bas il ne devrait pas y avoir de différentielle, qu'à mesure que les taux augmenteraient il devrait y avoir une différentielle de ¼ de c.; que dans le cas des taux plus élevés, il devrait y avoir une différentielle s'élevant à ½c. Il n'a pas été exprimé d'opinion sur ce que devrait être l'écart au cas où les taux monteraient encore davantage. En général, bien que des opinions aient été exprimées, on ne peut pas dire qu'il a été avancé quoi que ce soit de précis, qui explique exactement la différence convenable dans les taux.

En tenant compte des différents facteurs en jeu, les taux en vigueur entre les ports canadiens en 1922 établissaient une distinction injuste par comparaison avec les taux imposés par les vapeurs canadiens à destination des ports des Etats-Unis.

XXXIV

L'on admet qu'on a tenu une assemblée à Toronto le 4 mai 1922, à laquelle quatre des plus importantes compagnies canadiennes de navigation faisant affaires sur les Grands lacs étaient représentées. Ces compagnies étaient la *Canada Steamship Lines Limited*, la *Great Lakes Transportation Company*, la *Mathews Steamship Company* et la *Algoma Central*. Il semble que ces compagnies exploitent à peu près de 90 à 95 p. 100 des navires sur les Grands lacs et l'on peut dire avec raison d'elles qu'elles constituent un monopole virtuel.

On admet qu'à cette assemblée il a été établi des taux qui devaient demeurer en vigueur jusqu'à ce que les conditions devinssent telles qu'elles justifiassent un changement. Les taux adoptés sont les suivants:

TABLEAU 18

4 mai 1922

DE CHICAGO À MONTRÉAL

MAÏS

De Chicago à Colborne..............$	2 25	De Chicago à la baie Georgienne......$	2 00
De Colborne à Montréal..............	6 75	Assurance..............................	0 21
		De la baie et points intermédiaires....	8 05
	9 00		10 26
		De Chicago à Colborne................	2 25
		Assurance..............................	0 42
		De Colborne à Montréal................	6 75
			9 42

DE FORT-WILLIAM À MONTRÉAL

BLÉ

Par eau—		*Par eau et par rail—*	
De Fort-William à Colborne.....$	3 00	De Fort-William à la baie.........$	2 50
De Colborne à Montréal..........	6 75	De la baie et points intermédiaires.	8 60
		Assurance..............................	0 42
	9 75		11 52
		De Fort-William à Montréal.......	9 75
		Assurance..............................	0 84
			10 59

De Fort-William à Montréal

AVOINE

De Fort-William à Colborne.....$	2 50	De Fort-William à la baie.........$	2 00
De Colborne à Montréal..........	4 25	De la baie et points intermédiaires.	5 12
		Assurance..................................	0 15
	6 75		7 27
		De Fort-William à Montréal......	6 75
		Assurance..........................	0 30
			7 05

ORGE

De Fort-William à Colborne.....$	3 00	De Fort-William à la baie.........$	2 50
De Colborne à Montréal..........	6 25	De la baie et points intermédiaires.	7 69
		Assurance..........................	0 27
	9 25		10 46
		De Fort-William à Montréal......	9 25
		Assurance..........................	0 54
			9 79

Quelques jours plus tard avait lieu à New-York une autre réunion où les compagnies étaient représentées par des délégués choisis lors de la réunion de Toronto. A cette réunion de New-York, il y avait aussi des représentants des compagnies ferroviaires américaines exploitant des réseaux de Buffalo à la côte de l'Atlantique. Les compagnies ferroviaires américaines avaient menacé de réduire les taux; mais après la réunion, cette menace est disparue.

La partie de la discussion qui se rapporte à cette question se trouve résumée dans l'extrait suivant du procès-verbal de la réunion de New-York, en date du 8 mais 1922:—

Au cours d'une longue discussion des conditions actuelles, on a trouvé que les taux courants de transport par eau, effectué par les compagnies de navigation canadiennes, du blé exporté par Montréal étaient les suivants:—

De Fort-William.. .. .. $9\frac{3}{4}$ par boisseau
De Chicago.. .. .. $9\frac{1}{2}$ par boisseau

avec des taux correspondants pour les autres grains; aussi que les taux de transport par rail des ports de la baie Georgienne sont maintenant plus bas de $\frac{1}{2}$c. par boisseau que les taux nets de Buffalo et points intermédiaires à New-York; et de plus que sur tout le transport par eau de Chicago ou Fort-William, partant soit directement de ces endroits, soit des élévateurs de Buffalo, les compagnies canadiennes de navigation prendront la part proportionnelle qui leur revient pour le transport à l'est de Port-Colborne en passant par le canal Welland, part établie par la différence entre le taux de parcours jusqu'à Port-Colborne et le taux de parcours entier ci-dessus spécifié soit de Chicago, soit de Fort-William suivant le cas.

Il a été entendu:—

1. Qu'il ne serait pas fait de changement dans les taux de transport aux ports de la baie Georgienne, ni dans la part proportionnelle pour transport de Port-Colborne ou de Buffalo, ni dans les taux courants d'exportation de Buffalo ou des points intermédiaires aux ports du nord de l'Atlantique, sans une autre conférence où tous les intéressés seraient représentés.

2. Que le président de cette conférence, à la demande de quelque intéressé représenté à la présente réunion, convoque une réunion pour l'étude des questions qui touchent à la manutention du grain d'exportation via Montréal et les ports du nord de l'Atlantique.

3. Que tout rapport de prétendue infraction aux présentes conventions soit porté à l'attention du président avant que l'un des intéressés décide d'une action quelconque.

Ajournement.

Le président de la conférence,
ROBERT N. COLLYER,

Le secrétaire,
J. GOTTSCHALK.

Le 28 juillet, il y eut une autre réunion tenue à Toronto, et il fut décidé d'augmenter les taux de transport à Port-Colborne de 3c. à 3¼c. et aux ports de la baie de 2½c. à 3c.; mais aucune augmentation n'a été faite de Port-Colborne à Montréal. On a allégué l'augmentation du prix du charbon pour hausser ainsi les taux.

L'avocat de la *Great Lakes Transportation Co.* a nié que sa compagnie ait été représentée à la réunion nommée ci-dessus; mais la compagnie paraît avoir agi dans le sens de la décision adoptée.

XXXV

On a prétendu que s'il a existé une coalition quelque temps, cette coalition est disparue et que l'on est revenu à la "loi de l'offre et de la demande". Il semble cependant qu'on ait raison de croire qu'en fixant les taux le 4 mai et le 28 juillet, on a réalisé une coalition, et que l'entente générale entre les compagnies intéressées constitue par elle-même une coalition. Cette hypothèse est confirmée jusqu'à un certain point par le fait que plus tard au cours de la saison, lorsque quelques compagnies meunières, ayant accepté des contrats pour le transport du grain d'après un tarif basé sur le taux de transport simple voulurent se procurer du grain pour remplir ces contrats, les transporteurs et les meuniers s'entendirent pour demander à leurs agents de Winnipeg quels étaient les taux de transport simple, et la réponse était acceptée comme faisant foi ce ce taux; et la preuve apportée par le gérant de la compagnie de transport démontre que les réponses étaient presque toujours les mêmes.

Il semble établi, du moins pour la saison de 1922, que lorsque la fixation des taux convenait aux transporteurs, ils fixaient ces taux sans consulter le producteur du grain à transporter, ni l'expéditeur de qui ils recevaient le grain; mais que lorsque la demande d'espace par les expéditeurs devenait tellement forte qu'ils ne pouvaient y suffire, ils appliquaient la "loi de l'offre et de la demande" jusqu'à un certain point, tout en agissant tellement de concert que le taux de parcours simple était facilement connu de jour en jour.

XXXVI

En réponse à l'accusation d'avoir des taux élevés et déraisonnables, les trois plus grandes compagnies ont présenté à la commission des relevés prétendant démontrer les profits réalisés dans le transport du grain durant l'année 1922. Ces relevés exposent ce qu'elles prétendent être le montant des recettes nettes dégagées des frais d'exploitation et des frais généraux, ainsi que la valeur des vaisseaux en service. Les compagnies moins importantes n'ont pas comparu devant la commission.

Dans l'évaluation des vaisseaux de la compagnie de navigation Matthews (*Matthews Steamship Company*), le capitaine Foote, l'expert qui a préparé l'évaluation, donne trois chefs d'évaluation: valeur de renouvellement, valeur de dépréciation et valeur équitable au prix du marché. La valeur de dépréciation est calculée en appliquant à la valeur de renouvellement une dépréciation annuelle de 4 p. 100. La valeur équitable au cours du marché est donnée quelque peu au-dessus de la balance établie par la soustraction de la dépréciation, et ce surplus est d'environ 5 p. 100. Cette valeur équitable au cours du marché ou valeur de négociation est simplement une expression d'opinion: elle n'est pas basée sur des ventes courantes de vaisseaux. D'après les explications de l'évaluateur, il considère ce qu'il voudrait payer s'il était acheteur. Son opinion n'est pas basée sur le prix courant du tonnage. Les chiffres donnés ne sont pas basés sur une analyse du coût. C'est une opinion d'expert basée sur l'expérience du témoin.

M. Calderwood, un autre expert dont l'expérience et les connaissances professionnelles sont plus ou moins étendues, a fait des évaluations pour le compte de la *Great Lake Transportation Company* et la *Canada Steamship Lines*. Cette dernière évaluation n'a pas été faite séparément pour chaque vaisseau. Dans le cas de l'évaluation pour la première de ces compagnies, il inclut une valeur d'exploitation de la flotte comme organisation prospère. Cette addition peut donner lieu à des critiques, car si réellement la prospérité de la compagnie peut affecter favorablement le prix de vente, elle ne peut entrer en ligne de compte pour l'établissement des taux, parce que la puissance productive établit la valeur réelle de la compagnie comme industrie active. Et l'on tourne dans un cercle vicieux en se servant de ce facteur pour établir les taux.

Cette allocation pour la valeur productive de la compagnie comme industrie active ne paraît pas avoir été portée ni comme somme globale ni comme pourcentage. De plus, on ne sait si ce facteur a été entré dans l'évaluation des vaisseaux de la *Canada Steamship Lines,* car celle-ci est faite sur une base de tonnage valant moins que dans le cas de la *Great Lakes Transportation Company.*

Dans le calcul de la valeur de renouvellement, le témoin n'a pas tenu compte du prix courant du tonnage. Il dit qu'il n'a pas été établi de statistiques sur la dépréciation des vaisseaux faisant le service des lacs, et qu'il s'est simplement servi de son propre jugement. En calculant la dépréciation, il n'a pas tenu compte du sauvetage, facteur qui a sa valeur.

XXXVII

La *Canada Steamship Lines* déclara que ses profits ne sont que de 9.367 p. 100 de la valeur d'évaluation de ses vaisseaux. La *Great Lakes Transportation Company* dit que ses profits pour la même année ne sont que de 11 p. 100 de la valeur d'évaluation; et la compagnie de navigation *Matthews* donne ses profits comme étant de 10.24 p. 100 de la valeur équitable au cours du marché.

Il est très difficile de vérifier l'exactitude de ces états, et sans dire qu'ils sont d'une manière générale inexacts, on peut affirmer que, d'après quelques témoignages qui nous ont été fournis, on a raison de mettre en doute l'exactitude des données présentées par ces compagnies.

Dans la pièce n° 266, la *Great Lakes Transportation Company* fixe la valeur d'évaluation de tous ses vaisseaux au montant de $3,251,528. La pièce 290 donne $2,726,528 comme valeur d'évaluation de dix vaisseaux (non compris le *Glenclova*). La Commission n'a rien appris sur la valeur de ce dernier vaisseau.

A la page 2359, en réponse à une question, M. Calderwood, l'estimateur de la compagnie, estime le prix du *Glenclova* à environ $525,000. Cette somme ajoutée à l'évaluation des autres vaisseaux formerait à peu près le montant donné dans la pièce 266. Il donne des détails sur la condition, les dimensions et la capacité de tous les autres vaisseaux, mais rien à propos du *Glenclova.* Le rapport de 1922 de l'Association des transporteurs sur les lacs fixe le tonnage brut du *Glenclova* à 1,923 tonnes, mais ne mentinne pas le tonnage en poids mort. En supposant ce dernier tonnage de 2,900 tonnes, le vaisseau vaudrait, d'après le plus haut chiffre accepté par M. Calderwood, celui de $101 (pour le *Glenmavis*) une somme totale de $292,000. L'évaluation moyenne trouvée par lui pour les vaisseaux de la *Great Lakes Transportation Company* est de $55.70 par tonne de poids mort. D'après ce chiffre, le *Glenclova* vaudrait $161,530; et d'après la valeur moyenne adoptée par le même pour les vaisseaux de la *Canada Steamship Lines,* soit $43.50, le vaisseau vaudrait $125,860.

Tout semble indiquer que l'évaluation du *Glenclova* n'est qu'un montant imaginaire qui dépasse de beaucoup la valeur réelle. Cette évaluation est incluse dans le montant brut sur lequel la compagnie déclare un rendement d'intérêt de 11 p. 100, et si l'on réduisait cette évaluation le taux de l'intérêt se trouverait augmenté.

M. Playfair, le président de la compagnie, dit dans une lettre datée du 5 juillet 1922 et destinée à favoriser une émission de débentures:

> "Après avoir déduit la dépréciation, les recettes nettes pour l'année terminée le 31 décembre 1921 dépassent cinq fois le montant requis pour couvrir l'intérêt de cette émission."

Or cinq fois le montant requis pour l'intérêt de cette émission donne la somme de $350,000; et dans la pièce 329 faisant partie des témoignages rendus devant la Commission, il est dit que les recettes nettes de 1921 ont été de $133,794.39 seulement. Aucune explication satisfaisante de cette étonnante différence ne nous a été donnée.

Quelques témoignages rendus au sujet de la compagnie de navigation Matthews demandent aussi des explications plus complètes et plus satisfaisantes.

Dans la pièce 279, M. Matthews, le président de la compagnie de navigation Matthews, dit que le prix du *Matthewston* est de $800,000, et celui du *Berryton,* de $375,000.

La prétendue valeur équitable au cours du marché donnée dans la pièce 289 et servant de base pour établir le pourcentage des recettes, est établie comme suit:

Matthewston..	$900,000
Berryton..	397,976

Dans la pièce 279, M. Matthews, dans une lettre datée du 20 août 1922 pour favoriser l'émission de certaines obligations, dit en parlant du *Matthewston*:—

> "Ce vaisseau vient d'être terminé par la compagnie de navigation Port-Arthur au coût de $800,000, et a été lancé le 12 août 1922."

La commission ne peut s'expliquer l'augmentation du prix de ce vaisseau.

Pour expliquer l'augmentation dans le prix du *Berryton,* M. Clark, le secrétaire de la compagnie, dit (page 2280):—

> "Il a fallu dépenser beaucoup pour ce vaisseau; nous avons été obligés de remettre à la chaudière de nouvelles soupapes et des tubes d'ancrage. Il est dispendieux de faire des changements dans un vaisseau."

Lorsque nous avons demandé la date de ces améliorations, il répondit:—

"Nous avons faits ces changements en avril, je crois."

M. Matthews, dans la lettre sus-mentionnée en date du 20 août, dit que le coût de ces deux bateaux a été de $1,175,000; et dans la même lettre, il dit:—

"La moyenne des recettes nettes annuelles de l'exploitation après déduction des charges de dépréciation et de taxes, pour les cinq années terminées le 31 janvier 1922, s'élève à presque cinq fois le total des intérêts sur les obligations en circulation, y compris la présente émission. Les résultats préliminaires de la première moitié de 1922 indiquent que les recettes de cette année seront bien au-delà de cette proportion."

L'émission d'obligations était faite pour un montant de $700,000, de sorte que l'intérêt formerait une somme de $49,000. Cinq fois ce montant donne une somme de $245,000; mais dans la pièce 277, la compagnie prétend que l'exploitation de 1922 jusqu'au premier septembre a produit une perte de $29,709.61.

Il est probable qu'on aurait eu des explications plus claires des présidents de ces compagnies, s'ils n'avaient été absents du Canada pour leur congé d'hiver.

L'augmentation des taux de 1922 sur ceux de 1921 a été si forte qu'il faut rejeter sur les compagnies le fardeau de justifier ce changement, et les compagnies n'ont pu s'acquitter de ce devoir d'une manière satisfaisante. Il faut se rappeler que les compagnies qui se sont coalisées pour fixer les taux de transport du grain constituent, comme on l'a dit déjà, un monopole tacite.

XXXVIII

A ce propos, on peut rappeler ici que les avocats distingués qui ont comparu devant la commission ont féquemment mentionné dans leurs remarques les clauses de la loi criminelle du Canada et des Etats-Unis, ainsi que les clauses de la loi commune anglaise concernant les restrictions apportées au commerce.

La commission ne se croit pas appelée à décider s'il y a ou non violation de ces clauses; mais la connaissance de ces clauses et des décisions des cours de justice rendues en vertu de ces lois peut servir à donner à la commission une idée de l'intention des législateurs et des juges sur l'importance de la libre concurrence dans le commerce, sur le danger de laisser péricliter cette concurrence et sur la nécessité de contrôler les actes de toutes personnes ou corporations constituant des monopoles formels ou tacites. La commission a aussi compris d'après les décisions en question ce qui, dans l'opinion des juges, constitue un monopole tacite.

Il semble que la première pensée de ceux qui ont préparé les lois criminelles canadienne et américaine a été d'assurer la libre concurrence, et de décourager tout ce qui pourrait indûment entraver ou diminuer cette concurrence.

Si la commission devait s'occuper des accusations criminelles, l'intention des personnes ou corporations en cause serait d'une importance primordiale. Il semble cependant à la commission qu'elle ne doive pas s'occuper autant des intentions que des effets réels ou probables résultant d'un monopole tacite destiné à entraver ou diminuer la concurrence ou de toute autre manière produire le même résultat.

La décision citée le plus souvent devant la commission est celle qui a été rendue par la cour Suprême du Canada dans le cas de *Weidman vs Shragge*, 46 D.C.S. 1. Dans ce cas, les parties ayant formé une convention considérée comme une violation de la loi criminelle, contrôlaient 90 ou 95 p. 100 du genre de commerce en cause; et la cour a décidé que c'était un monopole tacite ou pratiquement un monopole.

Les compagnies de navigation représentées à quelques-unes des réunions durant lesquelles on prétend qu'il s'est formé une coalition, contrôlent pratiquement le même pourcentage.

Le public en général est intéressé surtout à ce qu'il y ait libre concurrence dans le commerce de transport. Donc, le but premier à étudier est l'effet qui résulte de ce monopole tacite d'un service extrêmement important, monopole tendant à annihiler ou diminuer la concurrence même entre les associés. Les intentions des membres de cette association, l'existence d'un fonds commun de profits ne sont pas aussi importants que les résultats eux-mêmes. Ce sont les résultats qui comptent, et non pas l'intention des parties intéressées ni la manière de séparer les profits.

S'il est si nécessaire de sauvegarder le principe de la libre concurrence, il est aussi nécessaire de scruter avec soin les actes des corporations qui forment virtuellement un monopole, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer autant que possible l'exercice de la libre concurrence.

XXXIX

Avant la formation de la *Canada Transportation Company* en 1913, l'affrètement des vaisseaux était libre, et il y avait libre concurrence entre les courtiers, et beaucoup de personnes contractaient des affrètements directement avec les propriétaires.

La compagnie de navigation Standard fut alors formée et acquit le droit exclusif d'affréter les vaisseaux de la compagnie de transport Canada et de ses successeurs, la *Canada Steamship Lines, Ltd.;* le contrat accordant ce droit exclusif a été renouvelé de temps en temps, et le dernier renouvellement stipule une durée continue allant jusqu'à 1940.

En 1914, M. Belcher et M. Roy Wolvin, le président de la compagnie de navigation Standard, organisèrent la raison sociale Belcher & Company, maison de courtage pour faire l'office de courtiers en navigation en dehors de la coalition. Jusqu'à ce temps, il semblerait que la plupart des vaisseaux naviguant sur les Grands lacs étaient possédés et exploités séparément. Les combinaisons et les coalitions se sont formées peu à peu.

De 1917 à 1919, les courtiers de Winnipeg étaient groupés en comité de courtage sous une direction commune, et les profits étaient divisés suivant le montant des affaires transigées durant les années précédentes. La compagnie de navigation Standard reçut 74 p. 100 de tous les profits de ces années, ce qui prouve qu'elle avait transigé 74 p. 100 des affaires des années précédentes.

M. Walter Hall a été nommé agent avec soin de voir à ce que chaque expéditeur reçoive sa part d'affrètement ou la part d'espace qu'il voulait avoir, et M. Stewart, de la Commission du blé, dit dans son témoignage que ce comité d'affrètement a rendu de bons services. Depuis ce temps, les affaires paraissent avoir été surtout entre les mains des compagnies Standard et Tomlinson.

Actuellement, à Winnipeg, on effectue généralement l'affrètement ou la location d'espace par l'entremise d'agents connus sous le nom de courtiers de navires. Ce travail de courtage est, pour la partie canadienne, nominalement entre les mains de la compagnie de navigation Standard, sous la gérance de M. L. H. Wolvin, un frère de M. Roy Wolvin ci-dessus mentionné; de la compagnie Tomlinson, gérée par M. Spendlove; et de la compagnie de navigation Western, dirigée par M. Rulo. Il est douteux que cette dernière compagnie puisse être considérée comme une compagnie indépendante, parmi les organisateurs et directeurs se trouve M. L. H. Wolvin de la compagnie Standard, lequel est propriétaire d'un tiers des actions, et son gérant, M. Rulo, l'ancien assistant de M. Wolvin, qui paraît avoir près d'un autre tiers de ces actions.

XL

Il semblerait nécessaire d'avoir une ou plusieurs personnes pour faire ce travail dans les centres d'expédition comme Winnipeg; car, l'habitude d'avoir des agents ou courtiers pour s'occuper de trouver de l'espace ou des vaisseaux pour les commerçants de grain, au lieu des contrats directs entre les navigateurs et les expéditeurs, semble être universelle dans les centres d'expédition du Canada et des Etats-Unis. Les expéditeurs qui ont témoigné devant la commission semblent généralement considérer les courtiers comme des intermédiaires nécessaires. Ce sentiment est exprimé par M. Stewart, quand il dit, (page 236):—

"J'aime à me rendre au bureau du courtier et avoir un exposé net de la situation."

Il répète cela à la page 227, et ajoute: "Je ne sais ce que je ferais s'il en était autrement." Et il cite plusieurs cas où il a trouvé avantageux de rencontrer un courtier en navigation sur les lieux.

M. Wolvin parle des services rendus par le courtier aux propriétaires de vaisseaux et dit qu'il assure une cargaison au propriétaire, le tient au courant des conditions dans lesquelles sont les divers ports des lacs, perçoit le fret et en fait remise, rencontre les transporteurs de temps en temps dans le but d'établir un programme à suivre durant une courte période, surveille le chargement des vaisseaux et l'arrimage de la cargaison de manière à utiliser tout l'espace et à rendre le voyage profitable au possible.

Le contrat fait entre la *Canada Steamship Lines* et la compagnie Standard donne en détail les services suivants attendus du courtier: le courtier doit voir au frètement de cargaisons de grain pour les vaisseaux possédés, affrétés ou exploités par le transporteur, ou par quelqu'une de ses compagnies filiales, à des taux déterminés par le transporteur et communiqués au courtier. Le courtier doit tenir des bureaux à Winnipeg, avoir des employés compétents et en nombre suffisant pour voir au frètement du grain du transporteur; tenir des bureaux à Fort-William et Port-Arthur, et garder des employés compétents en nombre suffisant pour faire le chargement des vaisseaux; agir en ces endroits comme l'agent du transporteur, fournir gratuitement en ces endroits des salles pour les représentants du transporteur; acquitter toutes les dépêches nécessaires pour solliciter du fret et tous les télégrammes envoyés par les courtiers de Port-Arthur, Fort-William, Toronto ou Montréal au transporteur ou à d'autres pour les affaires concernant le grain manipulé par le transporteur.

M. Wolvin prétend que le courtier rend aussi des services à l'expéditeur, mais il n'est pas aussi précis dans cette nomenclature. Les avantages que retire l'expéditeur sont, dit-il, l'arrangement dans les espaces nécessaires des différentes sortes et qualités de grain; le changement préparé dans les contrats, lorsque ses dispositions se trouvent changées; le privilège d'avoir de l'espace disponible en d'autres temps que celui spécifié par l'expéditeur; celui d'être averti des conditions du marché mondial, des taux probables pour l'avenir et de la quantité d'espace disponible.

Le contrat ci-dessus mentionné stipule que le courtier ne peut présenter aucun compte de frais ni aucune réclamation pour ses services et déboursés au transporteur ou à quelque vaisseau en particulier, mais qu'en retour il aura le privilège de faire assurer tout le grain transporté, et qu'il aura le droit d'imposer cette assurance comme condition essentielle de l'acceptation du grain d'un expéditeur, en préparant les chartes-parties pour le compte du transporteur.

Le transporteur se réserve le droit de conclure une charte-partie avec tout expéditeur, mais dans ces cas, il est stipulé que l'assurance de la cargaison doit être effectuée par l'entremise du courtier qui a droit à sa pleine commission, ou

que l'expéditeur devra payer au courtier la pleine commission allouée par l'assureur avec lequel le courtier fait affaire d'après le tarif régulier alors en vigueur. Nous n'avons pas de preuve devant nous de l'existence d'un semblable contrat écrit; mais la pratique générale semble être la même dans les autres cas en ce qui concerne le mode de compensation, excepté que dans quelques cas il est payé un honoraire additionnel directement au courtier par le transporteur. Aux Etats-Unis, cet honoraire additionnel semble être uniformément de 20c. le mille boisseaux, le blé servant d'étalon; et en Canada, on paye généralement de $25 à $40 par cargaison. Nous n'avons pas de preuve de l'existence de contrats écrits accordant aux courtiers le droit exclusif d'affréter des vaisseaux; mais en Canada et aux Etats-Unis, il semble de pratique courante qu'un courtier fasse tout le travail d'affrètement pour un transporteur en particulier ou pour une association de transporteurs. Quelques cargaisons affrétées directement ont été transportées sur des vaisseaux allant de Fort-William ou de Port-Arthur vers l'Est par des transporteurs agissant ainsi pour l'avantage de quelques clients spéciaux, mais à Winnipeg il ne semble pas en être ainsi. Cette pratique paraît être restreinte aux transactions concernant le transport du grain entre la compagnie de navigation Matthews et les meuniers de l'Est, et entre la *Great Lakes Transportation Company* et James Robertson & Sons, Limited.

XLI

L'assurance maritime sur le grain transporté par les vaisseaux naviguant sur les Grands lacs est souscrite dans presque tous les cas par le courtier en navigation. Une clause placée dans le contrat d'affrètement force l'expéditeur de grain à assurer son grain par l'entremise du courtier en navigation, en d'autres termes, l'expéditeur de grain ne peut louer un tonnage quelconque de Fort-William vers l'Est sans assurer son grain par l'entremise du courtier en navigation qui est agent d'une ou de plusieurs compagnies d'assurance.

Dans quelques cas, des expéditeurs de grain ont le privilège de solliciter leur assurance directement de la compagnie; dans ces cas, ils paient au courtier de navires un honoraire de charte-partie équivalent à ce qu'ils auraient payé s'ils avait pris de l'assurance par l'entremise du courtier, c'est-à-dire 35 p. 100 de la prime d'assurance.

Cette pratique, originaire des Etats-Unis il y a environ vingt ans, où elle existe encore, fut importée sur le marché de Winnipeg par les courtiers en navigation, et est considérée par les courtiers de navires comme une méthode équitable de rémunération pour les services rendus en louant des vaisseaux ou de l'espace pour les expéditeurs de grain.

La compagnie émet en faveur du courtier de navires une police illimitée destinée à couvrir toutes les expéditions de grain inscrites par lui durant l'année pour transport sur les Grands lacs. Le courtier reçoit aussi des blancs-seings de la compagnie d'assurance, et il remplit et signe ces blancs-seings lorsqu'il inscrit un envoi. Le blanc-seing n'a aucune valeur tant qu'il n'est pas contresigné par le courtier; celui-ci envoie une copie à la compagnie d'assurance, et la perception de la prime se fait à la fin de chaque mois.

Le tableau suivant donne dans la colonne 2 le taux d'assurance maritime payé par l'expéditeur de grain pour l'assurance prise par l'entremise des courtiers de navires, et dans la colonne 3 le taux d'assurance en vigueur pour diverses périodes de 1922, de Fort-William aux ports de la baie Georgienne ou du lac Erié:—

TABLEAU 19

Période	Taux par $100.00	
	Du courtier	De la compagnie
1er avril—30 novembre	$0 30	$0 15
1er décembre—5 décembre	1 00	50
6 décembre—8 décembre	1 25	62½
9 décembre—10 décembre	1 50	75
11 décembre—12 décembre	2 00	1 00
Après le 12 décembre	2 50	1 25

En 1922, le taux de l'assurance maritime pour Montréal a été de 60c. par $100.

Avant 1922, la commission reçue par les courtiers variait entre 25 et 45 p. 100 de la prime d'assurance. Au commencement de 1922, il fut convenu entre M. L. H. Wolvin de la *Standard Shipping Company,* et M. Chubb, un assureur de New-York, que la commission du courtier serait de 35 p. 100 de la prime d'assurance. Cette convention a été mise en vigueur à Winnipeg durant l'année 1922.

Quelques expéditeurs de grain se sont plaints amèrement de la clause de charte-partie qui les forçait d'assurer leur grain par l'entremise du courtier de navires, prétendant qu'ils pouvaient assurer leur grain pour une prime de moitié inférieure à celle qui leur était demandée. Dans l'été de 1922, le taux d'assurance par le courtier fut de 30c. par $100, tandis qu'on pouvait avoir de l'assurance pour 15c. par $100.

La disparité dans les taux de l'assurance fut surtout remarquable vers la fin de la saison de navigation, alors que les courtiers ont rapidement élevé leur taux à 2½ p. 100, tandis qu'on pouvait avoir de l'assurance pour moitié moins.

Les producteurs de grain syndiqués ont fourni les chiffres suivants pour établir le montant d'économie qu'ils pourraient faire en prenant directement leur assurance pour 1922. Le montant total des expéditions de tous grains fut de 22,000,000 de boisseaux, et la prime d'assurance s'élevait à $103,000, dont 35 p. 100, c'est-à-dire $36,050, revenait au courtier.

Si les producteurs syndiqués avaient pu se procurer leur assurance directement à un taux s'élevant à la moitié de celui demandé par le courtier, le total de la prime d'assurance aurait été de $51,500. Dans ce cas, il est intéressant d'établir le montant total des frais encourus pour l'assurance et le courtage suivant les trois méthodes de rémunération des services du courtier de navires.

(1) En allouant au courtier de navires 35 p. 100 de la prime d'assurance comptée d'après son propre tarif, pourcentage équivalent à $36,050, le montant total payé par les producteurs de grain syndiqués pour l'assurance et le courtage aurait été de $87,550 au lieu de $103,000, soit une économie de $15,450.

(2) En allouant au courtier de navires 35 p. 100 de la prime d'assurance comptée au taux le plus bas ($51,000), comme commission pour ses services, courtage qui semble raisonnable, le total des frais pour assurance et courtage serait de $69,525, au lieu de $103,000, soit une économie de $33,475.

(3) En allouant au courtier de navires un honoraire d'affrètement de ⅛ de c. par boisseau, l'honoraire payé lors de l'existence de la commission du blé (voir témoignage de M. Stewart, pages 199 et 202), sa commission sur 22,000,000 de boisseaux aurait été de $27,500, et le total des frais pour l'assurance et le courtage se serait élevé à $79,000 au lieu de $103,000, soit une économie de $24,000.

Un témoin a certifié que dans le cas d'affrètement avec assurance contractés directement entre la *Great Lakes Transportation Company* et James Robertson

& Sons, Limited, il a été payé une commission au courtier de Winnipeg représentant la compagnie de transport, mais on n'a pas de preuve concernant le paiement de quelque commission dans les autres cas d'affrètement et d'assurance effectués sans intermédiaires.

XLII

Avant l'existence de la Commission du blé, il y avait un arrangement par lequel le vaisseau, les élévateurs de chargement et de déchargement partageaient la perte résultant du creux de route pour le grain. Puis l'élévateur de chargement refusa de reconnaître sa part, et on eut recours à l'assurance contre le creux de route pour obvier à cette difficulté.

Voici un extrait du rapport de la Commission canadienne du grain sur le transport de la récolte de grain, 1918-19, pages 25-26:—

> "Le système d'assurance contre le creux de route est apparu au début de la guerre. Il fut d'abord appliqué aux vaisseaux américains par la Wheat Export Company, puis ensuite aux vaisseaux canadiens.
>
> Après la publication de l'arrêté en conseil, C.P. 2153, en date du 5 septembre 1918, les commissaires du grain ont préparé des règlements qu'ils ont soumis au gouverneur en conseil sur la question de l'assurance contre le creux de route. On a offert une réduction du taux d'assurance, et les expéditeurs de grain ont compris que si le système d'assurance contre le creux de route devait être appliqué dans tous les cas d'expédition sur des vaisseaux américains, il était avantageux d'accepter la réduction substantielle des primes et d'étudier la question à fond plus tard."

Les témoignages démontrent clairement qu'en déduisant les surplus des déficits, il est resté durant l'année un creux de route d'environ $\frac{1}{3}$ de boisseau par 1,000 boisseaux sur les cargaisons de grain expédiées de Fort-William aux ports de l'est des lacs.

C'est une question épineuse à régler entre les parties intéressées, et il semble difficile de placer la responsabilité sur quelqu'un en particulier. L'élévateur de chargement prétend qu'il livre la quantité exacte de grain marquée sur le connaissement; le propriétaire du vaisseau prétend qu'il n'a aucun contrôle sur le chargement ni sur le déchargement de son vaisseau, et qu'il livre tout le grain qu'il a reçu; et l'élévateur de déchargement ne veut compter que le poids du grain marqué par ses bascules.

A part les erreurs humainement possibles, il semble que les déficits sont dus aux causes suivantes: la perte de la poussière durant le transport du grain entre les élévateurs et le vaisseau, ce qui réduit le poids; peut-être une légère marge dans le poids en faveur de l'élévateur; et un retrait possible dans la masse du grain.

L'assurance contre le creux de route est prise par l'expéditeur du grain par l'entremise du courtier en navigation comme protection pour couvrir tout déficit. Le taux exigé est de 9c. par $100, et la commission du courtier est de 15 p. 100 de la prime d'assurance. Il y a une clause dans le contrat d'affrètement qui oblige l'expéditeur de grain à prendre son assurance contre le creux de route par l'entremise du courtier de navires.

Le même système est en vigueur aux Etats-Unis où la prime d'assurance est de 13½c. par $100.

Quelques expéditeurs de grain se sont objectés fortement à l'assurance contre le creux de route, prétendant qu'ils ne sont pas responsables des déficits, et que cette taxe est injustifiable.

Il a été suggéré que le transporteur compense les déficits par les taux de transport.

XLIII

Le contrat intervenu entre la *Canada Steamship Lines* et la *Standard Shipping Company* établit clairement le privilège du transporteur de traiter les questions de tarif. Aux réunions qui ont eu lieu à Montréal, M. Enderby, gérant effectif de la *Canada Steamship Lines, Limited,* a énergiquement prétendu avoir seul autorité en matière d'établissement du régime tarifaire pour ce qui touche aux opérations de la compagnie qu'il représente. A l'appui de son dire il a soumis copie des instructions émanées de temps à autre de son bureau directorial à l'adresse de M. L. H. Wolvin.

Le contrat ne comporte rien qui indique un droit de partage des pouvoirs de la part de la *Standard Shipping Company* dans la détermination tarifaire relative à l'espace occupé, pouvoirs manifestés par une participation aux bénéfices. Les dossiers montrent—et personne n'a prétendu le contraire devant la commission—que les bénéfices de la *Standard Shipping Company* se bornent à une indemnité pour ses services de courtage.

En même temps il existe dans la pratique une corrélation étroite entre la *Standard Shipping Company,* agissant en sa qualité de conseil, et la *Canada Steamship Lines.* La coutume a été divulguée par M. L. H. Wolvin à Winnipeg, aux pages 978 à 980. En substance il a dit:—

(1) Il a autorité, à discrétion, d'établir des taux d'urgence ou de "détresse", la chose restant soumise à son jugement, vu qu'il se trouve sur les lieux.

(2) Il peut, en dépit du tarif établi par M. Enderby, instituer un taux moins élevé au lieu d'élever l'échelle du tonnage.

(3) Il peut dépasser le taux fixé par M. Enderby sans recourir à aucune autorisation spéciale à cet effet.

Il convient cependant de noter en toute justice pour M. Wolvin que ce dernier a déclaré que, advenant la demande de la part d'un expéditeur de consentir un contrat pour expédition future de fort tonnage, il devrait s'entendre alors avec ses supérieurs.

Il n'en semble pas moins que dans la pratique la *Standard Shipping Company* constitue un rouage essentiel dans les décisions tarifaires à prendre relativement à la *Canada Steamship Lines.*

M. Wolvin, de la *Standard Shipping Company,* et M. Spendlove, de la compagnie Tomlinson, se sont rencontrés le 4 mai à la réunion à Toronto des transporteurs qui ont convenu d'imposer certains taux, mais ils s'y trouvaient à la demande des transporteurs.

On a proposé à cette réunion de considérer la spéculation sur l'octroi et l'abstention de concurrence entre courtiers; on a aussi soumis que si l'on adoptait la coutume de noliser les vaisseaux eux-mêmes et non un espace quelconque sur ces vaisseaux, la situation s'en trouverait améliorée. On a soulevé d'autre part la question du nolisage comparatif des cargos ou de l'espace sur les cargos, mais il semble à la commission que l'affaire s'adresse surtout aux expéditeurs, transporteurs et courtiers, n'étant pas convaincue de l'effet substantiel que la chose peut avoir soit pour occasionner, soit pour empêcher la spéculation ou la concurrence chez les courtiers. Advenant que les courtiers aient l'habitude de la spéculation, ils se trouveraient tentés de battre monnaie sur leur situation privilégiée de conseillers et de hausser indûment les prix en vue d'un profit à réaliser sur l'espace mis à leur disposition. Cependant la commission ne trouve rien dans les témoignages qui établisse la pratique de cette spéculation. Il semble évident que, du côté canadien, la concurrence ne soit pas aussi aiguë que du côté américain. De fait, elle est à peu près nulle chez les courtiers de Winnipeg. On peut trouver toutefois l'explication naturelle de ce fait dans l'absence de toute concurrence réelle ou active chez les compagnies de navigation des Grands lacs qui emploient les courtiers. Etant donné la mainmise sur

le trafic par trois ou quatre compagnies pour qui il est si facile de s'approcher et de se concerter sur le régime tarifaire, il n'y a pas de raison pour qu'il existe une concurrence sérieuse chez les courtiers.

Les vrais intéressés dans le tarif d'assurance sur cargos sont les expéditeurs dont la marchandise est assurée. Ils ont un intérêt personnel à voir à ce que les risques d'assurance soient aux mains de compagnies parfaitement solides dans des conditions tarifaires aussi favorables que possible. L'unique ambition du courtier est d'assurer au tarif le plus élevé possible. Plus haute est la prime à acquitter par l'expéditeur, meilleure est la commission du courtier.

Nonobstant que l'expéditeur puisse se reprendre sur le producteur ou le consommateur de la prime à acquitter, il n'en reste pas moins intéressé à obtenir les meilleures conditions possibles d'assurance. En effet, plus bas est le tarif d'assurance à acquitter, moins il lui faut déduire sur le prix de revient des grains à se procurer pour son expédition. L'état de lutte avec ses concurrents fait qu'il lui faut voir à maintenir aussi bas que possible aussi bien sa prime d'assurance que le reste de ses charges, sa sécurité n'en ayant pas à souffrir.

On a cherché à établir une juste base de rémunération pour le courtier, advenant qu'il se trouvât privé de sa source présente de revenus. Mais il semble bien que nul des témoins interrogés ait remué la question assez à fond pour assurer à une expression d'opinion une valeur sérieuse. De leur côté, il n'a pas semblé que les expéditeurs se soient fort intéressés à ce que pût être le chiffre de l'indemnité à verser, pourvu qu'ils ne se soient pas crus lésés à l'avantage de leurs concurrents.

On a fait allusion à l'échelle des bénéfices dont était dotée la corporation des courtiers pendant les dernières années de la guerre à titre de membres du comité de nolisement, mais l'opportunité de cette échelle est quelque peu atteinte par le fait qu'à l'époque on était disposé à accorder une échelle de salaires excessivement élevée pour les travaux de tout genre. Salaires et prix étaient élevés. On recherchait le rendement plus que l'économie.

En résumé, la commission n'a rien trouvé dans les déclarations qui la justifie de formuler une opinion bien assise sur la question de l'indemnité équitable à déterminer.

XLIV

La lecture de certaines pièces du dossier aux mains de la commission nous révèle ce qui suit sur la relation des intérêt solidaires qui relient la *Canada Steamship Lines Limited,* la *Standard Shipping Company,* la *Mathews Steamship Company* et la *Western Shipping Company.*

La pièce 244 révèle que le 5 octobre 1920, à une réunion du comité exécutif de la *Canada Steamship Lines, Limited,* M. J. W. Nodcross, président élu, occupant le fauteuil, il fut résolu de prolonger le contrat qui lie la *Canada Steamship Lines, Limited,* et la *Standard Shipping Company* pour une période complémentaire de douze années à dater du 5 novembre 1928. Le contrat en question comporte une entente qui assure le monopole à cette dernière de noliser les vaisseaux de la *Canada Steamship Lines, Limited,* servant au commerce des grains.

Le même dessier ajoute qu'à la même date du 5 octobre 1920, cette prolongation de contrat a reçu l'approbation du conseil des directeurs de la *Canada Steamship, Limited,* sous la présidence personnelle du président de la compagnie, M. Norcross.

Le dossier 83 révèle une entente intervenue entre la *Canada Steamship Lines, Limited,* et la *Standard Shipping Company,* en date du 18 octobre 1921, établissant que le droit exclusif de nolisement des vaisseaux de la *Canada Steamship Lines, Limited,* servant au commerce des grains, octroyé à la *Standard Shipping Company* en vertu d'un contrat antécédent qui expire en 1928, est

prolongée pour un laps de 12 années, soit jusqu'à 1940. On y trouve les signatures de M. J. W. Norcross, agissant en sa qualité de président de la *Canada Steamship Lines, Limited,* et de M. R. M. Wolvin, en sa qualité de président de la *Standard Shipping Company.* A la naissance de cette entente, M. R. M. Wolvin était directeur de la *Canada Steamship Lines, Limited.*

D'après le dossier 243, il appert que M. J. W. Norcross devint directeur de la *Standard Shipping Company* lors de son organisation en 1918, et est resté en fonctions jusqu'à la date de la réunion annuelle de cette compagnie, le 3 mai 1922.

La même pièce établit qu'en décembre 1919 et janvier 1920, M. Norcross transporta toutes ses actions moins cinq à la *Colborne Trading and Transportation Company, Limited,* et que, le 7 octobre 1922, le solde des cinq actions passa à cette même compagnie. On y voit également que les actions globales de la *Colborne Trading and Transportation Company, Limited,* sont aux mains de M. Norcross et de sa famille.

Le procès-verbal de la réunion du 13 juillet des actionnaires de la *Western Shipping Company, Limited,* (dossier 20) fait voir que M. A. E. Matthews et M. Lee Wolvin sont devenus directeurs de la compagnie. M. Matthews fut élu président à la réunion des directeurs tenue le 13 juillet 1922.

M. Lee Wolvin est directeur et gérant général de la *Standard Shipping Company.* M. A. E. Matthews est président de la *Matthews Steamship Company.*

XLV

Au cours de l'interrogatoire de M. Wright, on a fait l'analyse des opérations intervenues entre le producteur et les acheteurs de grains à Liverpool. Au cours de la discussion il a été établi que, étant donné la nécessité de routes variées pour assurer l'arrivée à destination de la totalité des grains transportés, il arrivait, par voie de conséquence, que la route la plus dispendieuse devenait aussi essentielle que la route la moins coûteuse. Ce qui revient à dire que c'est la route la plus dispendieuse qui servait de barème à la détermination de l'ensemble des frais de transport. De l'état de choses on a inféré que, advenant la réduction d'une partie quelconque des frais ainsi déterminés, le producteur n'en retirerait nul avantage.

A l'issue de l'étude du tarif de transit par rail, les tribunaux compétents en l'espèce ont décidé que la répartition des droits de transit entre transporteurs importait peu pourvu que le chiffre de ces droits ne fût pas déraisonnable. En même temps, ces tribunaux peuvent ordinairement, au besoin, recourir à des sources de renseignements, ce qui fait que, l'échelle de répartition sous les yeux, ils sont en mesure de juger de l'équité du tarif global.

La prétention émise et à laquelle il a été plus haut fait allusion, est plus ingénieuse que concluante. La commission traite des tarifs en l'état dans les limites de sa juridiction, et si elle découvre un régime de tarif, qui lui paraisse injuste ou entaché de manque d'équité, elle doit alors régler la question telle quelle. Le fait qu'il peut se glisser des charges complémentaires, en dehors du ressort de la commission et sur lesquelles cette dernière n'a pu enquêter vu l'absence de juridiction de sa part, ne peut justifier qu'elle néglige de considérer les faits intéressant les tarifs placés sous sa gouverne. L'autre hypothèse à l'effet qu'il peut exister quelque friction d'un caractère économique à traiter avant que d'intéresser le producteur à la révision du tarif, ne répond pas à l'argument que la décision sera prise par rapport aux faits tels que constatés. Dans son ingéniosité, l'argument soumis irait à dire que dans tous les cas de concurrence internationale comportant l'existence de deux ou plusieurs routes convergeant vers une commune destination, il deviendrait hors et au-dessus des attributions de toute organisme, quel qu'il fût, ayant son siège au pays d'origine des marchandises, de légiférer sur la répartition des tarifs en vigueur dans les limites de ce pays.

XLVI

On a parlé incidemment de la possibilité que le délai apporté à la manutention des grains dans leur mouvement vers les ports de mer ait partiellement dépendu de l'accumulation de grains invendus aux élévateurs; on veut ici parler de grains dirigés vers les ports de mer avant qu'il y eût vente mais avec l'attente que, au cours de leur mouvement de la tête des lacs à la mer, la vente pourrait s'effectuer.

La commission s'est demandé s'il serait possible d'en arriver à une entente par laquelle, grâce à une préférence octroyée aux grains vendus, se trouverait diminué le danger de congestion occasionné par le mouvement spéculatif de grains invendus. On a prétendu que tout arrangement de cette nature, advenant des possibilités de mise à pied d'œuvre, serait fortement à désirer.

La commission a étudié un système de permis à l'endroit des chemins de fer, système que la Commission des grains a adopté l'automne dernier pour le transport des grains entre Calgary et Vancouver. Il s'agit en l'espèce, à ce qu'on prétend, d'un arrangement qui jouerait comme si les deux élévateurs étaient la propriété du Gouvernement, ce qui permettrait aux grains de se mouvoir par rail aussi rapidement que si on les faisait partir de Vancouver.

On a également étudié la question de savoir si l'on ne pourrait pas favoriser l'Association des compensations des expéditeurs des lacs, d'une extension de juridiction qui couvrirait non seulement la tête des lacs mais encore les ports de la Baie,

Mais il appert qu'il pourrait arriver qu'un expéditeur détenant une certaine quantité de grain aux élévateurs de la tête des lacs, pourrait ne pas en avoir effectué la vente, alors qu'il aurait affrété un certain espace sur un bateau pour ce même grain. Dans ces conjonctures, il pourrait prendre possession de l'espace effrété et diriger son grain sur l'un des ports da la Baie, en escomptant une ouverture possible pour son produit en cours de transit. En octroyant la préférence au grain vendu, le grain invendu s'en trouverait retardé et dès lors l'activité du mouvement à la tête des lacs serait atteinte.

De l'avis de la commission, rien ne prouve que les grains invendus soient pour quelque chose dans la création d'une congestion, prétention souvent répétée au cours des séances.

A la réflexion, il semble donc que dans les conditions présentes du commerce du grain; se souvenant d'un autre côté que le Canada n'est pas le seul intéressé; en pesant enfin le fait que le Canada, pour le mouvement de son grain vers le marché de l'est, trouve une ouverture non seulement par la voie du Saint-Laurent mais encore par Buffalo, il appert que l'idée d'une mainmise en l'espèce perdrait tout caractère pratique.

XLVII

En 1914, on a aux Etats-Unis préparé une législation connue sous le nom de "Bill Alexander". On y trouvait traitée la question de la réglementation des tarifs sur les Grands lacs, réglementation occasionnant des dispositions relatives à une extension des pouvoirs de la commission du Commerce entre états et permettant à cette dernière d'exercer un contrôle de transit-sortie sur le tarif des Grands lacs; elle allait même jusqu'à l'octroi du pouvoir de traiter des tarifs spéciaux à imposer.

Ce bill n'est pas devenu loi.

Subséquemment, à la date du 7 septembre 1916, a paru la loi des Expéditions pour cette année. On y trouve un régime de contrôle des tarifs sur les lacs.

Etant donné que les Etats-Unis ont jugé bon d'aller jusqu'à cette limite après un examen sérieux de la question, il suit qu'il importe de bien peser les dispositions de la législation en question.

Pour ce qui touche au trafic des lacs, le terme "transporteur en commun par eau pour le commerce entre états" est désigné comme indiquant un transporteur commun adonné au transport par eau des passagers ou des marchandises sur les Grands lacs, par les routes régulières, d'un port à un autre dans les limites du même état, territoire, district ou possession sur le territoire des Etats-Unis, ou entre endroits situés sur le même territoire, district ou possession. Les termes "par des routes régulières" sont essentiels à la définition.

Le pouvoir de contrôle relatif au commerce par eau entre états a été placé aux mains de l'*United States Shipping Board.* La loi prévoit que les transporteurs en commun par eau n'auront pas droit d'octroyer des remises ou de traiter les personnes différemment, sans équité ou sans bonne raison. Il avait été stipulé que tout transporteur en commun par eau pour le commerce entre états devait déterminer, suivre et mettre en vigueur un régime raisonnable de taux, frais, charges, classifications et tarifs, le tout, dans l'esprit des législateurs, devant valoir pour les charges maxima du transporteur, comme il appert par ce qui suit:—

> "Tout transporteur ainsi désigné devra déposer devant la commission (i.e. devant le Bureau de navigation) et tenir à la disposition du service public d'inspection, de la façon, sous les formes et dans le délai prescrits par la commission, le chiffre maximum des prix de passage, taux et charges relatifs ou connexes au transport entre points situés sur sa route, et advenant l'existence d'un tarif de transit, le maximum des taux, prix de passage et charges, relatifs et connexes au transport entre certains points situés sur sa route et des points situés sur la route de toute autre transporteur en commun par eau."

On autorise de plus le Bureau de navigation, advenant que, à son sens, tels taux, frais de passage, charge, classification ou tarif, etc., ne soient pas raisonnables ou soient injustes, à déterminer un maximum juste et raisonnable de taux, frais de passage, charges, etc.

Cette législation doit être considérée comme faisant corps avec la loi de la marine marchande des Etats-Unis de 1920, laquelle toutefois n'a pas imposé d'amendement essentiel à la question du droit de regard sur le régime tarifaire des lacs.

L'article 27 de la loi de la marine marchande des Etats-Unis stipule avant toute autre chose que le cabotage, soit direct, soit par voie de ports étrangers, est limité aux vaisseaux américains; toutefois l'article 27 porte cette disposition:—

> "Il est stipulé que cet article ne s'appliquera pas aux marchandises transportées entre deux points situés dans les limites des Etats-Unis, proprement dits, l'Alaska excepté, par voie de routes de transit déjà reconnues ou à reconnaître par la commission du commerce entre états, les dites routes étant dotées ou devant être dotées d'un régime tarifaire déposé auprès de la commission, quand il arrive que ces routes se trouvent utiliser partie des lignes canadiennes de chemins de fer et leurs propres moyens ou d'autres moyens connexes par eau."

Le sens de la phrase "reconnu par la commission du commerce entre états" est actuellement soumis à l'examen de la commission du commerce entre états par rapport au mouvement du trafic vers Duluth et autres points de la tête des lacs, du côté américain de la frontière.

Il convient de noter que le droit de surveillance prévu doit dans son esprit être exercé non pas par voie d'examen des taux spéciaux imposés mais bien par voie de découverte d'un maximum; à noter en sus que les pouvoirs de réglementation sont tout spécialement limités aux vaisseaux suivant leurs routes régulières.

Rien dans la loi ne pourvoit à la détermination de maximum sur les charges imposables aux cargos chargés en vrac. Les vaisseaux chargés de marchandises emballées en provenance et à destination de ports des lacs et constituant du commerce entre états, sont atteints par cette loi. Il arrive de temps à autre que ces vaisseaux transportent des cargaisons de grains, ce qui a donné naissance à un étude relative au régime tarifaire à établir. Mais vu que les vaisseaux chargés en vrac qui n'utilisent pas les routes régulières, échappent au droit de surveillance pour l'établissement de leurs taux, on n'a pas jugé nécessaire de mettre en vigueur les taux maximum relatifs au transport des grains sur les bateaux utilisés au transport de marchandises emballées sur des routes régulières. Cette situation a pour effet de ne rendre la loi effective, dans la pratique, que pour le transport de marchandises emballées, élément relativement négligeable et qui va en diminuant d'importance sur la route des lacs.

XLVIII

Comme on l'a dit, il existe une différence fondamentale entre les taux des lacs et ceux des chemins de fer. Or en s'occupant des possibilités de réglementation des taux des lacs, il est essentiel de tenir compte de ces différences. La base contractuelle des taux sur les lacs pour les grains; les fluctuations constantes et les modifications déjà rappelées comme existant sous le régime de la concurrence, font que l'on se demande s'il sera possible de réglementer en ayant recours au droit de surveillance sur les taux spéciaux.

On admet généralement que la situation tarifaire des grains pour la route des lacs aux Etats-Unis comporte une concurrence bien plus sérieuse qu'au Canada. Les exemples déjà fournis montrent la fluctuation des taux sur les grains en provenance de Chicago, par exemple, et ce nonobstant la stabilité des taux de la farine. On a déjà fourni de nombreux exemples du peu de temps, en général, que peut durer la mise en vigueur de taux spéciaux particuliers.

Vu, comme on l'a déjà rappelé, que le marchand de grains doit normalement traiter des arrangements relatifs à l'espace disponible sur les vaisseaux avant de faire ses achats de grains, il appert que l'existence d'une base contractuelle de taux spéciaux est essentielle au commerce des grains. Il faut prendre les choses du commerce telles quelles et accepter l'influence qu'elles exercent sur les chances de création d'une méthode particulière de réglementation.

Il semblerait que dans l'occurrence l'unique contrôle tarifaire direct à conseiller doit consister dans l'établissement des taux maximum. Ce qui ne va pas sans difficultés. Cependant un contrôle exercé sur les taux maximums autoriserait une certaine marge de concurrence tarifaire, ce qui est l'objectif des marchands de grains, tout en laissant une mainmise sur les régimes tarifaires élevés.

Sans chercher à énumérer ici les facteurs qu'il importerait en l'espèce de faire entrer en ligne, on peut dire qu'il ne semble pas que serait opportune l'application d'un tarif maximum sur tout le cours de la saison de navigation. Il semblerait qu'il fallût se pénétrer de la courbe des conditions qui gouvernent la première partie de la saison jusqu'à fin-août, et la seconde partie jusqu'à la fermeture. Il faudrait également, vu la particularité des conditions de navigation propres à chacune de ces périodes, faire de temps en temps un autre rétablissement des taux maximum.

La marge existante entre les taux des lacs applicables aux grains et les taux sur rail, et la discrimination qui s'en suit, a été démontrée. Les marchands de grains qui se sont présentés devant la commission ont déclaré que, étant donné l'assurance de la création de conditions raisonnables de concurrence, ils consentiraient à compter sur la rivalité commerciale pour l'obtention d'une égalité de conditions d'opérations. Vu la nécessité d'une base contractuelle des taux applicables aux grains, il appert que devient inévitable, dans le commerce des grains, l'inégalité de traitement, inégalité que la loi des chemins de fer qualifie de discrimination entachée d'injustice. Devant ces faits, il semblerait qu'en faisant connaître publiquement et de façon adéquate l'espace disponible sur vaisseaux ou la location effectuée par les marchands de grains sur ces derniers, les membres de ce commerce se trouveraient dans la possibilité d'y adapter leurs contrats. Sans recourir à la divulgation de détails particuliers sur les opérations privées; sans non plus rendre public le nom de chaque détenteur d'espace disponible, il semble qu'il serait possible de négocier un arrangement de nature à renseigner quotidiennement les marchands de grains sur l'espace accaparé ou disponible, la destination et la date des départs. Ce tableau sous les yeux, le commerçant individuel, au courant de ses propres besoins et en mesure de calculer les espaces déjà accaparés, serait en état d'exercer son propre jugement.

On a entendu des déclarations relatives aux conditions présentes de l'industrie de construction navale. Elles doivent le jour à la crainte apparente que l'on entretenait dès les débuts qu'une modification quelconque des lois de cabotage n'intervint comme mesure de réglementation, advenant une recommandation à cet effet.

Les témoignages entendus, les raisons mises de l'avant par le conseil, tout était à l'effet que l'industrie de la construction navale était dans le marasme. On cita le cas de plusieurs entreprises nées de la guerre et aujourd'hui disparues. Il va sans dire que la mauvaise fortune de ces établissements n'a rien à faire avec la discussion des lois de cabotage. Ils sont sortis de la guerre et ont disparu avec les conditions de guerre. D'autres témoins ont affirmé que le gros de l'activité aux chantiers navals canadiens intéressait le travail des réparations. On a établi que de nos jours les chantiers navals britanniques s'activaient à la construction de vaisseaux utilisables sur le Saint-Laurent et sur les lacs. On sait aussi que certains de ces vaisseaux sont commandés par des entreprises de Buffalo disposées à les placer sous inscription maritime canadienne en vue d'un itinéraire identique.

A l'appui de la suspension des règlements du cabotage, et cette constatation que, compte tenu des facteurs divers inhérents aux frais, les recettes de la route exclusivement canadienne dépassent encore de beaucoup celles de la route internationale. Cependant, vu l'existence, du côté américain, d'une réglementation identique de cabotage qui empêche les vaisseaux canadiens de faire des opérations entre les ports canadiens, l'opportunité d'une abrogation complète peut sembler douteuse.

L'exclusion de vaisseaux étrangers du commerce de cabotage est affaire de réglementation publique. C'est à ce point de vue que doit se placer toute proposition intéressant la modification de la réglementation présente.

L'analyse déjà fournie du trafic montre bien l'importance du mouvement des grains pour le trafic canadien des lacs. Plus d'un témoin a déclaré ici que ce mouvement constituait la "base" du trafic des lacs. Cette industrie basique est essentiellement intéressée dans une concurrence agissant comme facteur régulateur tarifaire pour les marchandises qui viennent des Grands lacs. La réglementation publique canadienne, relative au transport intérieur par eau, a trouvé son point d'appui sur la concurrence par eau.

La réglementation tarifaire par voie de suspension des lois de cabotage ne voudrait pas nécessairement dire que du jour où cette suspension s'effectuerait, il se produirait un mouvement considérable de tonnage américain vers le commerce canadien des grains. Comme on l'a déjà dit, les tarifs américains sur les grains dépendent pour une large part des tarifs du minerai, et le désir, éventuel ou non, de la part du transporteur américain de grains, de participer aux activités canadiennes reposerait sur la question de savoir si les profits à réaliser sur le trafic canadien des grains font bonne figure en face du trafic américain de minerai.

De plus, le commerce du minerai remplit les activités des transporteurs américains de grains en vrac, qui font le transport du minerai jusqu'au 15 ou 20 novembre. Il s'agit de savoir quelle part de ce tonnage disponible après cette date s'adonnerait au transport des grains canadiens. Certains témoignages soumis à la commission allaient à dire qu'une certaine partie de ce tonnage serait retranchée plutôt que de servir au transport des grains.

Il semblerait que ce qui importe le plus est non pas tant la somme de tonnage éventuellement ajoutée au commerce que la possibilité de s'assurer d'un tonnage qui empêcherait le transporteur canadien d'élever ses taux de transport à un chiffre assez rémunérateur pour attirer plus que de coutume l'intérêt du transporteur américain.

La mesure dans laquelle le transporteur américain pourrait participer au mouvement des grains dans la dernière partie de la saison pourrait réagir sur l'augmentation du volume de grain mis en entrepôt d'hiver aux ports canadiens; et cette situation aurait un intérêt public en ce qu'elle assurerait un volume régulier de grain à expédier par voie des agences canadiennes de transports au cours de la saison.

On a déjà dit que la congestion constitue un facteur tarifaire. Bien que la commission ne considère pas que la congestion ait joué en 1922, pour les ports de la Baie, un rôle aussi important que le prétendent les compagnies de navigation, il importe tout de même de lui reconnaître une certaine valeur. Dès l'instant qu'il y a congestion, le nombre de voyages s'en trouve diminué pour le vaisseau, et si ce dernier doit rapporter un profit moyen quelconque, le fardeau des frais s'intensifie pour chaque diminution de voyages. Il suit que, en tant que l'on puisse attribuer la congestion à l'insuffisance de facilités qui peut avoir pour effet à un moment donné de ralentir le mouvement des vaisseaux, il est clair que l'arrivée à la rescousse, à cette époque, de vaisseaux américains ne détendrait pas la situation mais l'intensifierait au contraire par son apport à la congestion.

Le présent système qui compense le courtier de ses activités par voie d'un octroi de tant pour 100 sur la prime d'assurance est illogique, malsain et vicieux. Le chiffre basique d'indemnité pour ses services devrait constituer une charge directe. Dans l'opposition que l'on fait à tout changement, on a mis de l'avant que tout changement éventuel ne correspondrait qu'à une fraction de 1c. par boisseau. On a dit la même chose pour s'opposer à toute autre modification ou amélioration; il n'en reste pas moins que si l'on additionne assez de fractions d'un cent par boisseau, il en résultera une somme substantielle. Il n'est pas de bonne politique de dédaigner les petites économies, la prospérité future du Canada reposant largement sur la question de savoir si oui ou non nous produisons et transportons nos marchandises de la façon la plus économique et la plus efficace.

On a tâché pendant la guerre d'établir une cloison étanche entre l'affrétage des vaisseaux et l'établissement d'une assurance maritime; et à cette fin il est intervenu un arrangement auquel ont adhéré les courtiers de Winnipeg. Cependant, comme en font foi les dossiers du ministère du Commerce et de l'Industrie,

cet arrangement est devenu caduc par l'initiative de M. Julius Barnes, chargé pendant la guerre de l'expédition des grains par les vaisseaux américains, et qui a refusé, au nom des armateurs américains, de diriger des vaisseaux américains sur les ports canadiens si l'on touchait à la coutume établie relativement aux indemnités octroyées aux courtiers, l'unique raison apportée allant à prétendre que la mesure lèserait les agences d'affrétement. Il appert d'une lettre du docteur Magill, du Bureau des inspecteurs des grains pour le Canada, au ministre, en date du 25 octobre 1918, que M. Barnes agissait également au nom du comité des affréteurs de Winnipeg.

M. Watts, secrétaire de l'Association des meuniers du Dominion, dans une lettre au ministre en date du 8 avril 1920, favorise dans les termes suivants cette séparation:—

> "Un procédé tout simple qui me vient à l'esprit serait d'octroyer un permis à tous les agents de navigation affrétant un certain espace sur les vaisseaux des lacs, et de rendre cet octroi conditionnel, l'une des conditions étant qu'il ne puissent exiger l'assurance de leurs affréteurs.

Cette lettre a été communiquée aux commissaires des grains qui, à la date du 2 juin 1920, par l'entremise de leur secrétaire, ont répondu au ministre. Rappelant la coutume obligeant les expéditeurs d'assurer leurs marchandises auprès des courtiers qui leur louaient l'espace, la lettre disait:—

> "Cette coutume, de l'avis de la commission, est incompatible avec les purs principes d'affaires, et les commissaires sont fortement d'avis que l'expéditeur devrait être libre d'assurer ses marchandises chez qui bon lui semble."

Quant à la proposition émise par M. Watts, on disait:—

> "Il semblerait que, à moins d'interdiction absolue faite aux agents de navigation d'octroyer des polices d'assurance, le but cherché ne puisse être atteint, les agents étant à même, sur refus des expéditeurs d'assurer leur marchandise chez eux, de les notifier que l'espace manque sur leurs bateaux."

Ils ajoutent cependant que pour l'instant ils ne sont pas disposés à recommander cette initiative, sans toutefois donner de raison de leur abstention à rien recommander.

XLIX

SOMMAIRE

1. Il est admis qu'à un moment donné, au cours de la saison de 1922, les armateurs maîtres d'une proportion suffisante des cargos naviguant sur les Grands lacs pour constituer un véritable monopole virtuel, se sont entendus pour déterminer les taux relatifs au transport des grains sur ces lacs, et la commission est d'avis qu'une entente tacite a existé entre ces armateurs dans tout le regard aussi des taux imposés par les armateurs américians sur les grains et autres marchandises en vrac entre ports américains.

2. Les taux sur les grains entre les ports canadiens ont été trop élevés en regard de l'échelle imposée par les armateurs canadiens pour le transport en vrac des grains ou autres marchandises entre ports canadiens et américains, en regard aussi des taux imposés par les armateurs américains sur les grains et autres marchandises en vrac entre ports américains.

3. Pour justifier cette discrimination, on a prétendu:—

(*a*) Qu'il existait de la congestion aux ports canadiens;

(*b*) Que les vaisseaux canadiens revenaient moins chargés que les vaisseaux américains;

(*c*) Que l'activité des vaisseaux canadiens était moins continue que celle de vaisseaux américains du fait du caractère saisonnier du trafic des grains; enfin

(*d*) Que les taux pour les grains à destination de Buffalo ont été, au cours de la première partie de la saison de 1922, ce que l'on pourrait appeler des taux "de détresse", les fréteurs américains ne pouvant se procurer le tonnage usuel de minerai de fer;

4. La congestion était aussi désastreuse à Buffalo qu'à Port-Colborne et pire qu'aux ports de la Baie; ce qui fait que la congestion ne peut justifier la surcharge.

5. La congestion a existé en 1921 et 1922 et a été une des causes de l'élévation des taux de transport. Le fait que les grains peuvent être évacués de Fort-William et de Port-Arthur beaucoup plus rapidement qu'ils ne peuvent être déversés à Montréal, Québec et Port-Colborne explique cette congestion.

Avec l'achèvement du canal Welland et l'addition, tout le long de la route par eau, de facilités jugées nécessaires; en vue de profiter de l'économie de manutention ainsi assurée, on peut escompter une augmentation du commerce des grains qui emprunte la route du Saint-Laurent, route que M. Stocking appelle "la route favorable naturelle"; et en vue d'utiliser en plein ces facilités naurelles de transfert des grains à Montréal, Québec et Port-Colborne, on devrait faire tout le nécessaire par une coopération effective pour assurer l'utilisation coordonnée la plus entière possible non seulement de tous les avantages des ports en question, mais aussi de tous les facteurs entrant directement ou indirectement dans les choses de transport et de transfert des grains.

6. Les vaisseaux américains ont le pas sur les canadiens en matière de cargaison de retour. Le charbon constitue l'unique cargaison de retour pour les vaisseaux chargés en vrac en provenance des lacs Supérieur et Michigan; or cette cargaison de retour, disponible, est moins considérable que celle de l'aller, le charbon ne comptant que dans la proportion de 20 à 30 pour 100 du fret en vrac américain sur les Grands lacs, et la plus grande partie du tonnage en vrac, américain ou canadien, en provenance des Grands lacs, doit retourner à vide. Il arrive donc que dès l'instant qu'un vaisseau peut se procurer une cargaison de retour, il est en mesure d'effectuer le transport à un taux quelconque qui devient pour lui plus rémunérateur que le retour à vide. Quel que soit le chiffre de rémunération qu'il réussisse à retirer en supplément de temps et de coût pour le transport de la cargaison de retour sur le temps et le coût du retour à vide, il suffit pour constituer un gain net. On allègue que les ententes existant entre les vaisseaux américains et les compagnies houillères assurent à ces dernières un avantage sur les vaisseaux canadiens du fait de cet octroi d'une cargaison de retour. Il semblerait toutefois que, généralement parlant, cet avantage octroyé au vaisseau américain pour le transport du charbon n'est pas aussi considérable qu'on le dit.

7. Le fret canadien en vrac, consistant surtout en grains, est plus saisonnier que le fret américain, et il suit que le premier ne peut compter sur un chargement aussi régulier que l'autre, mais l'allégation que les taux américains constituaient des taux "de détresse" montre bien que les vaisseaux américains ont eu aussi leur temps de pénurie de chargement. De plus, bien que les compagnies détenant presque tout le tonnage canadien des Grands lacs se soient fait représenter avantageusement devant la commission, elles n'ont pu seulement montrer que le vaisseau canadien avait fait relâche par manque de fret pendant la saison, alors que la relâche pour le vaisseau américain n'a duré que trente jours. D'un autre côté on a admis que le coût de la main-d'œuvre était plus bas du côté canadien que du côté américain.

8. Compte tenu du coût additionnel d'exploitation et de manutention auquel le grain a été réduit, mais qui ne s'appliquait ni au minerai ni au charbon, il reste encore un excédent de recettes du chef du transport du grain entre ports canadiens sur les recettes tirées du transport d'autre fret en vrac et qui trahit un tarif hors de raison et injustifiable.

9. L'augmentation des taux de 1922 sur ceux de 1921 par les armateurs canadiens a été si considérable que le chiffre en est devenu injustifiable.

10. Les taux de chemins de fer, ceux aussi du transport de tout fret d'importance en vrac sur les Grands lacs, le grain excepté, subissent un certain contrôle: les premiers par une commission représentant censément le public, les autres du chef d'une entente intervenue entre producteurs et transporteurs. La courbe des coûts d'exploitation des vaisseaux des Lacs aux étapes diverses de la saison de navigation, et le caractère incertain du placement des capitaux dans le transport sur les lacs du fait, entre autres choses, de la liberté des vaisseaux sur la route à adopter; tout cela rend impossible tout effort tendant à soumettre le trafic sur les lacs au même régime de contrôle que le trafic sur rail; quant à la détermination conjointe des taux à l'issue d'une entente intervenue entre producteur et transporteur, comme dans le cas du minerai de fer, la chose semble être impossible.

11. La saison de 1922 a été caractérisée par une élévation considérable des taux ce qui n'a pu que léser tous ceux qui sont engagés dans la production ou la distribution des grains; et pour cette raison il est essentiel que, par un organe de contrôle de l'élévation des taux, le principe de concurrence sur lequel s'est reposé le Parlement pour le transport par eau doive avoir toute liberté d'action.

12. La difficulté qui se manifeste dans la surveillance des taux relatifs aux grains transportés sur les lacs est telle que votre commission est d'avis que l'unique moyen pratique de surveiller les taux par voie de tribunal réglementaire consiste en l'établissement de taux maximum.

13. On devrait conférer au gouverneur en conseil pouvoir de suspendre l'effet des lois de cabotage dans le commerce des grains. Et ici on propose de confier au Bureau fédéral de la statistique le soin de réunir les dossiers relatifs aux cargos de cabotage; ces dossiers devant reposer sur les données fournies par les vaisseaux ou les compagnies de navigation qui les exploitent.

14. Le courtier ne devrait pas sous prétexte d'indemnité pour services rendus, avoir droit à une partie de la prime d'assurance dans un contrat octroyé par lui, l'indemnité pour ces services devant prendre la forme d'une imposition directe.

15. La publicité sur le fait et la date du louage de l'espace sur les vaisseaux peut se justifier.

L

Votre commission recommande:

1. Que la surveillance des taux imposés pour le transport des grains entre ports canadiens soit confiée aux soins de la commission des Chemins de fer, ou à quelque autre organisme indépendant, assisté des lumières de conseils et d'experts parfaitement au courant de ce problème plutôt ardu. Que toutes personnes ou corporations exploitant des vaisseaux pour le transport des grains entre ports canadiens soient tenus de soumettre leurs taux maximum à cette commission. Que cette commission ait tout pouvoir d'approuver ou de désap-

prouver ces taux maximums, et en cas de désapprobation, puisse déterminer un chiffre raisonnable de taux maximums. Que l'on voie à créer des dispositions rendant possible toute modification de ces taux en vue de rendre justice aux diverses parties de pays en jeu et de s'adapter aux conditions de la saison de navigation.

Enfin que les taux dépassant le chiffre maximum désigné soient déclarés illégaux.

2. Que toute autorité soit octroyée au Gouverneur en conseil de suspendre les règlements de cabotage, advenant que la chose devienne nécessaire, pour permettre aux vaisseaux américains de transporter du grain entre ports canadiens pour emmagasinage pendant l'hiver; et que le Gouverneur en conseil ait toute autorité de suspendre l'effet de ces règlements relatifs aux grains dans toutes autres occasions, sur recommandation ou par suite du rapport de la commission chargée de surveiller les taux imposés sur les Grands lacs.

3. Que tout courtier et toutes personnes engagés d'une manière ou d'une autre dans des agences ou autres entreprises de frétage de vaisseaux, ou d'espace sur les vaisseaux, de Fort-William et Port-Arthur vers l'est, reçoivent défense d'assurer des cargaisons de grains contre le creux de route, d'agir en aucune façon comme agents pour l'inscription de cette assurance et d'accepter aucune commission pour une opération de ce genre ou sur toute prime y afférente.

4. Que tous courtiers et toutes personnes engagés d'une manière ou d'une autre à titre d'agents ou à tout autre titre dans l'affrétage de vaisseaux ou d'un espace sur les vaisseaux, pour le transport du grain de Fort-William et Port-Arthur vers l'est, aient à fournir à la Bourse même des grains et à l'endroit même où s'effectue l'affrétement des vaisseaux ou de l'espace sur les vaisseaux, la date de l'expédition et la destination de transport de chacun de ces affrétements de grains inscrits chaque jour.

Respectueusement soumis:

(signé) S. J. McLEAN.
(signé) LEVI THOMPSON.
(signé) T. L. TREMBLAY.

